

مجلة اقتصادية تجارية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتتوزع في جميع أنحاء العالم

• توقيع عقد شركة مع موانئ دبي العالمية
7 مليارات جنيه لتطوير ميناء السخنة

• **Egyptian Ports**
Container Handling, The Future Ahead

• السياحة العالمية بالأرقام

• الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ



• غذاء المصريين في مصيدة الطاقة البديلة

• الإعلام الداخلي مدى معتنا في آخر حوار

• ماذا تعرف عن المنظمات الأهلية غير الحكومية؟

إحجز مكانك .. من مكانك

الآن يمكنك حجز مقعدك على طائرات مصر للطيران

وأنت في منزلك أو مكتبك وذلك من خلال موقعنا على الإنترنت www.egyptair.com

مصر للطيران ... مع السنين بنتجدد



مصر للطيران
EGYPTAIR

أول شركة طيران في الشرق الأوسط وإفريقيا وسابع شركة عالمياً

76
1932 - 2008



القمة الأفريقية العاشرة

عقدت القمة الأفريقية العاشرة لمؤتمر رؤساء الدول والحكومات في العاصمة الأنثيوبية أبيس أبابا تحت شعار "التنمية الصناعية في أفريقيا" حيث شارك فيها زعماء 53 دولة. وتعتبر هذه القمة استكمالاً للقمة الأفريقية التي عقدت في شهر يوليو الماضي بالعاصمة الغانية أكرا، وتم فيها مناقشة مجموعة من القضايا المهمة وعلى رأسها إنشاء حكومة للاتحاد الأفريقي، وسبل حل النزاعات الأفريقية وأليات تفعيل التبادل التجاري والاستثمار بين دول القارة.

ولم تقتصر القمة بإطلاق نداء عاجل مشترك من الاتحاد الإفريقي والأمم المتحدة إلى الزعماء الكينيين للتوصل إلى حل سلمي للآزمة السياسية هناك وألقى الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء كلمة الرئيس حسني مبارك للقة التي أعرب فيها عن أمله في أن تواصل المفوضية الأفريقية العمل على دفع عملية التنمية والتكامل في أفريقيا لتحقيق آمال شعوبنا في التنمية والتقدم وفقاً للأسس التي وضعت في الميثاق التأسيسي للاتحاد الأفريقي وإبادة (نيباد)، كما أكد الرئيس في كلمته على اهتمام مصر البالغ بالتنمية الصناعية كمحرك رئيسي لتناج جهود التنمية الوطنية والإقليمية في كافة المجالات، وأن رؤية مصر للفوضى بالصناعة الأفريقية تركز على 5 محاور رئيسية للوصول بالقارة إلى العالمية وتنمصر هذه المحاور هي:

- « إقامة بنية تحتية متطورة ومكاملة وتبوير التكنولوجيا الإنتاجية الحديثة.
- « صياغة إستراتيجية شاملة لتنمية الكوادر البشرية الأفريقية.
- « بلورة السياسات الوطنية والإقليمية.
- « وضع الهيكل الإداري والتشريعي اللازمة لتعزيز القدرة الإنتاجية والتصديعية لأفريقيا.
- « تعزيز تنافسية المشروعات الصناعية الصغيرة والمتوسطة.

وأعلن الرئيس مبارك أن مصر مستعدة في دفع التكامل الاقتصادي وسوءاً للتكامل الأفريقي الذي يعزز من المكانة الاقتصادية للقارة في العالم ويهيئ واقع التنمية الاقتصادية الذي تعاني منه منذ عقود كثيرة. وجدد بان كي مون الأمين العام للأمم المتحدة في القمة التمتع الذي قطعته على نفسه في القمة السابقة بأن يجعل أفريقيا على قائمة أولوياته، وأكد على أن الحل الجاهز يستدعي العمل معاً بطريقة أكثر إستراتيجية بين الاتحاد الأفريقي والأمم المتحدة وأعرب عن أسفه لتفورات الأدوات في كينيا، كما دعا إلى تسوية الصراعات الأخرى في الكونغو الديمقراطية وبنغوا والصومال والنزاع الإريتري الأنثيوبية سلمياً.

وعما الرئيس الغاني جون كوفور - الرئيس الحالي للاتحاد الأفريقي - الدول الأفريقية إلى تركيز جهود التعاون مع شركائنا الدوليين لإحلال السلام في جزر القمر وشرقي الكونغو والصومال وإثيوبيا.

واختتمت الدورة العاشرة للاتحاد الأفريقي بأعمالها باعتبارها 40 قراراً في مختلف القضايا السياسية والاقتصادية والإجتماعية وخطة التنمية الصناعية والنزاعات المسلحة والقضاء على الفقر وتحسين ظروف المعيشة، وأصدار إعلان أبيس أبابا للتنمية الصناعية التي أكد رغبة القادة الأفارقة في تمويل إفريقيا من إقتصاد قائم على إنتاج المواد الأولية إلى إقتصاد صناعي، وتعمد القادة بتحقيق خطة التنمية الصناعية، وأكدوا مجدداً التزامهم بعمل القرن الحادي والعشرين قراة للتنمية السريعة في أفريقيا والقضاء على الفقر وتحسين ظروف المعيشة لشعوب القارة بحلول عام 2015.

وفي النهاية فقد صرح أحمد أبو الفيط وزير الخارجية بأنه سيتم عقد ثلاث قسم أفريقية بشهر الشيخ أبابا قمة الاتحاد الأفريقي في دورته الحادية عشر، وقمة مبادرة نيباد، وقمة آلية مراجعة النظراء، وذلك في الفترة من نهاية شهر يونيو وحتى الأسبوع الأول من شهر يوليو من العام الجاري، وسيتم التركيز في القمة الأفريقية المقبلة على موضوع المياه والصرف الصحي بالقارة الذي سيكون أحد الإهتمامات الرئيسية للمفوضية المصرية الطاقة والبيئة التحتية التي تم انتخابها لهذا المنصب.

إذ هناك ما يوصف بالقارة الأفريقية من مشكلات سياسية ونزاعات مسلحة تجلب الإهيار وهنأطرها، وقد انفتحت القمة الأفريقية العاشرة بقرارات لوضع تنفيذها لخطط الوحدة الأفريقية بعد استكمال دعائهم، ولتتم معالجة ما تعانيه هذه القارة.

وهذا التصديق هو أهم المجالات الإستراتيجية الذي يحد أي دولتها الدول الأفريقية أهم دجان الإهتمام ، بجذب التاليف والترويج على زيادة معدلات النمو والتوظيف والإنتاج، ويستهدف التعليم والصحة، خاصة وأن الإنتاج الصناعي الأفريقي لا يتجاوز 2% من الإنتاج العالمي والصناعات الأفريقية لا يتجاوز نسبة 1%.

إننا نتمنى أن نأخذ الفهم الثلاث التي سيتم معادها بفهم القوية مستقبلاً إلى حل هذه القضايا السياسية والاقتصادية والإجتماعية للقارة.

عاصم السيد أحمد

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine
MAMEL PRESS AND PUBLISHING
COMPANY LIMITED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد
أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائي
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوي صالح

المراسلون والمحرون

- جمهورية مصر العربية
- « ريان أحمد بدوي
- « السيد عبد الجيد السيد
- « شرين جلال منير
- « عبد الرحيم مصطفى
- « محمد صابر
- « ميادة محمود
- « ياسمين عبد الجيد



دوريات إهداء

المكاتب

- السعودية - جدة
- « مركز الريان محمد عبود للإستشارات البحرية (مسكا)
- تليفون: (966) - (2) - (6533724)
- فاكس: (966) - (2) - (6533684)

سوريا

- « ريان/ رامي تحوف
- محمول
- 0096394231001
- 0096343714536
- فاكس

كندا

- « شريف صلاح مختار
- تليفون: 416-7250912 - +1

عنوان المراسلات

- القاهرة 2-0122586455 + Tel.
- إسكندرية 2-03-4275117 + Telefax.
- القانون: 51 ش. فيكتور عمانويل - سموحة
- الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
- E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



**MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- **Terminal area:** 435000m²
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
7 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.

- **Inland terminal area:** 50000m²
- **Terminal capacity:** 6000 TEU
- **LCL store** 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo

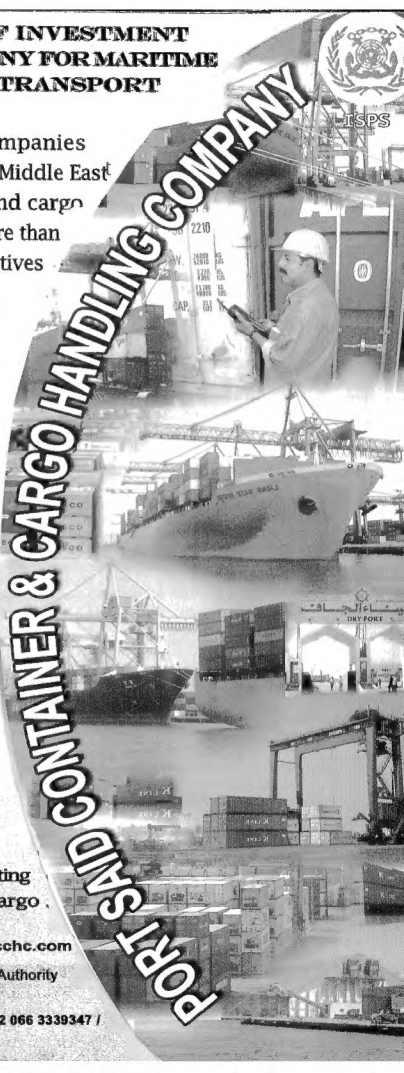
WEB: www.pscchc.com **E-MAIL:** Info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority
Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 **Fax :** 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
sc
EGYPT**



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008



Royal Logistics **الخدمات اللوجستية** **رويال**

رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزیزى المستورع ... عزیزى المصدر

إذا كنت تفكر في أفضل الحرق التي تنجزها أعمالك مع العالم الخارجي

... من قضائك توقف فوراً عن التفكير

..... فخبراء الشحن الدولي يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تمیزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص و مدرب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من وإلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الامتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلم الصناعية

معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٤١٤٩٩١٤ - ٢٤١٤٤٢٣ - ٢٤١٨٤٢٨٣ - ٢٠٢ - فاكس: ٢٤١٤٤٢٨٣ - ٢٠٢ - ٢٤١٤٨٨٧٧

مكتبة الاسكندرية : ١. اش المتحف الروماني - المسلة - الدور الثاني
ت: ٤٨٣٨٩٥٢-٤٨٣٨٩٥١ + ٢.٣ فاكس: ٤٨٧٧٧٩٢-٢.٣

ت: ٢٧١, ٢١٩ - ٢٧١, ٢٧١, ٥٥٠ - ٢٧١, ٢٧١, ٥٥٠ فاكس: ٢٧١, ٢٧١, ٥٥٠ - ٢٧١, ٢٧١, ٥٥٠

مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٢٣٥٢٩٤ - ٢٣٥٢٩٤١ - ٢٣٥٢٩٤٢ فاكس: ٢٣٥٢٩٤ - ٢٣٥٢٩٤٢

ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨ + ٢٠٢ - ٢٦٧.٦٧٢ - ٢٦٧.٦٧٢ + ٢.٢ داخل ٢.٤



Egyptian Ports

Existing Conditions

This section provides a brief overview of the maritime sector as background, prior to a discussion of the issues in the sector.

Seaports

About 17,743 cargo ship called at Egyptian seaport in 2006. These vessels transported 47.26 million tons of import cargo, 42.86 million tons of export cargo. An overview of the major ports is provided below.



Data for port usage in this section were provided by the Data Bank of the Ministry of Maritime transport, Government of Egypt
Table (6) : Container Throughput at Egyptian Ports (Domestic and Transshipment)

Container Throughput at Egyptian Ports 1995-2006

Year	Port Said (TEU)				Damietta		Red Sea		Total Egypt
	Alex & Sidi Barrani	HPH	West	East			Red Sea	Sokhna	
1996	304,122	0	324,487	0	598,562	0	9,352	0	1,234,523
1997	325,894	0	336,034	0	585,495	0	17,144	0	1,265,567
1998	397,327	0	416,384	0	606,973	0	12,521	0	1,432,215
1999	515,983	0	269,915	0	309,008	0	36,909	0	1,131,796
2000	828,724	0	410,728	0	432,329	0	48,742	0	1,520,523
2001	601,907	0	527,508	0	583,060	0	69,812	0	1,782,585
2002	570,108	0	588,438	0	599,888	0	63,378	0	1,802,808
2003	578,872	0	581,894	0	699,758	0	47,581	20,190	1,906,396
2004	540,884	0	658,639	0	888,963	0	8,227	184,079	2,277,405
2005	653,197	0	880,520	0	1,144,981	0	4,068	233,588	2,905,934
2006	677,580	0	823,330	868,825	1,128,595	0	4,403	258,862	3,593,095
2006	732,411	500,000	1,011,186	1,829,606	848,022	0	6,839	318,411	5,046,255
Average Annual Growth%	9%		38%		7%		51%		18%

From table (7) plotting the GDP growth rate annual variations as well as the container throughput variations. Ignoring extreme values one can reach an average annual growth rate for container demand of about 14%. Applying this growth rate to future years the future demand can be determined as presented in table (7). Taking the low, average and high annual growth rate the future expected throughput could also be determined as in table (8) as well.

Table (7)

GDP Growth vs. Growth % of Annual Container Domestic Container of Egypt

Year	GDP	Domestic Containers	Growth %
2002	3.1%	854,605	0.2%
2003	4.1%	958,753	12%
2004	4.6%	1,166,450	22%
2005	6.8%	1,249,211	7%
2006	7.0%	1,461,967	17%

Year	GDP	Domestic Containers	Transshipment Containers	Total
2002	3.1%	854,605	1,051,790	1,906,395
2003	4.1%	958,753	1,318,039	2,277,892
2004	4.6%	1,166,450	1,736,478	2,905,934
2005	6.8%	1,249,211	2,343,884	3,593,095
2006	7.0%	1,461,967	3,068,648	4,530,615

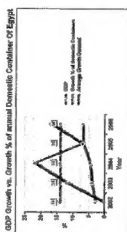
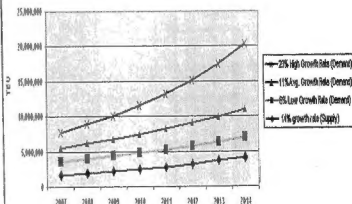


Table (8)
 Egypt vol. Forecast with Low, Average, High growth rates for Demand and 14% growth rate for Supply (Domestic)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
14% growth rate (Supply)	1,650,642	1,880,972	2,105,958	2,400,204	2,814,883	3,206,978	3,688,254	4,170,387
6% Low Growth Rate (Demand)	1,650,742	2,055,786	2,170,447	2,399,743	2,415,970	2,541,594	2,674,003	2,813,745
11% Avg. Growth Rate (Demand)	1,550,633	2,233,147	2,459,689	2,705,500	2,970,634	3,263,886	3,567,942	3,948,016
22% High Growth Rate (Demand)	2,143,762	2,976,595	3,280,848	4,031,154	4,564,851	5,122,036	5,756,243	6,533,055





Egyptian Ports *Part 1*

Container Handling, The Future Ahead

DR. ISMAIL MOBAREK

Egyptian Economy and Containerization

I. Country Overview

In 1998 the Government's long term economic program for the next 20 years did set out aggressive goals as follows (from the WBS):

- * increasing annual economic growth from 4.8 percent (97/98) to 8.8 percent between 1997 and 2002, and 7.6 percent thereafter;
- * doubling GDP every 10 years;
- * increasing GNP per Capite to more than US\$4,000 in 2017; and
- * generating 550,000 jobs per year.

The targeted results were not totally achieved due to various circumstances. However, what has been achieved during the latter years is a great success by all means.

The Monthly Economic Digest, Vol.2 No.5, published by the Ministry of Foreign Trade published the following statistics, March 2007.

Table (1)

Year	Nominal GDP (US\$ bn)	Real GDP Growth %
1998/99	82.1	4.9
1999/2000	86.1	6.3
2000/2001	98.3	5.1
2001/2002	97.8	3.2
2002/2003	88.7	3.1
2003/2004	78.3	4.1
2004/2005	88.7	4.6
2005/2006	92.2	6.9
2006/2007	100.7	7.0
2007*	112.6	7.0
2008*	126.6	7.0
2009*	138.2	7.6

* are estimated values

Egypt has witnessed strong macroeconomic growth for a second consecutive year, after a period of stagnation from 2000 to 2004. Real GDP growth in fiscal year (FY) 2005/2006 was 6.9% up from 4.6% in FY 04/05. Key to this growth is the natural gas sector, which grew by 75% in FY 05/06 (in current prices), compared to 20.6% in FY 04/05. Construction grew 18.2% in FY 05/06 compared to 8.7% in FY 04/05, making it the second fastest growing sector. In line with expectations, private sector and household driven demand continued to rise through 2006. This growth is expected to continue given the Government's reform program to promote the private sector, coupled with a boom in the natural gas industry. For the period between 2002 and 2006, even with the short period considered, there seems to be some correlation between GDP growth and the growth of domestic containers. Table (2) shows this correlation resulting in an average growth rate of domestic containers of 11%. There is no possible way to forecast container transshipment demand. It shown in table (2), transshipment of containers grew three fold between 2002 and 2006, from about 1.0 million teu in 2002 to about 3.0 million teu respectively. This study would concentrate on the domestic container demand and supply and its forecast until 2014.

II) Global Container Trade

The global container trade is growing at a fast rate. This growth is tied to a degree to the economic growth rate of the World Economy.

While the World Economy is growing at a modest rate of around 3%, the growth of container trade averaged close to 10%, with varying rate for each ship lane.

Global Containers Trade
(Million TEUs)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	2008*	2009*	2010*	2011*
Transatlantic	7.8	8.8	11.5	13.2	14.3	16.3	18.4	20	22	25	26	37	
Far East Europe	6	6.6	7.7	8.3	9.6	11	12.2	15	17	19	19	28	
Transatlantic	4.8	5.1	5.1	5.3	5.4	5.7	5.9	6	6	7	7	8	
Other	41.2	45.6	44.2	48.8	54.9	62.6	69.6	76	85	94	95	131	
Total Trade	59.8	66.2	68.5	75.7	84.2	95.6	106	117	131	144	147	203	
Annual Growth	10.50%	10.70%	3.50%	11%	11%	14%	11%	11%	11%	10%	2%	5%	
Average Growth	(Forecast) 9.2%												

Source: Clarkson Research Studies

Table (2): Global Container Trade (million TEUs)

The total Global Container trade reached 117 million TEU in 2006 with an average growth rate of 11% as shown in table (2) above. There was a slow down in growth rate of the trade in 2001, due mainly to the slump in the Asian economies.

(TEUs 000)													
Year	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (f)	2007(f)	2008(f)	2010(f)
E/B	2,108	1,957	2,409	2,710	2,780	2,930	3,102	3,538	3,719	4,028	4,448	4,881	6,377
Average Annual Change = 8.5%													
W/B	2,845	3,444	3,594	3,893	4,899	5,327	6,448	7,610	8,438	10,728	12,380	13,401	16,362
Average Annual Change = 11.5%													

Table (3) : Mainline Container- Trade Europe/Far East (000 TEUs)

Source: (Clarkson Research Studies)

As it impacts Egyptian ports under consideration, the Far East-Europe container trade was singled out and presented in Table (3). The East bound trade on this route grew by an average of 6.5% annually, while the West bound grew by an average of 11.5%. This coincides with the above mentioned container trade growth average of 9.2% annually. The West bound trade route is the one pertinent to the future of container throughput under consideration at Red Sea Ports since the majority of the boxes can be unloaded at Sokhna and feedered to the East Mediterranean ports. The East bound route is only marginally important since Sokhna Port can only be a feeder to the Red Sea ports and some East African ports. And the Mediterranean ports can feeder East and N-East Mediterranean Ports.

The East bound route, utilizing its growth rate, is expected to carry some 6 million TEUs by 2015, while the West bound route is shown to grow to about 18 million TEUs for the same year. If Sokhna Port succeeds in obtaining the Suez Canal approval to consider ships waiting in the Sokhna area as part of the waiting area for the Northern convoy, then this would encourage ships to carry containers to be unloaded at Sokhna Port for feedering to neighboring ports. However, so far this has not been granted by the Suez Canal as it may invoke other ports in the area to apply for the same privilege. The Suez Canal Authority, however, is willing to consider granting this privilege to ships bunkering at Sokhna Port. Details of this will be worked out soon.

The Fourth International Conference & Exhibition

MELAHA 2008 THE NEXT FRONTIER

13-15 April 2008
Steigenberger El Dau Hotel
Hurghada - Egypt

Under the auspices of
H.E. Minister of Transport
H.E. Minister of Communications & Information Technology

Organized by
Arab Institute of Navigation



Sponsors



Holding Company for
Maritime and Land Transport



Melaha 2008 Speakers

1. Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport, Egypt.
2. Arab Institute of Navigation, Egypt.
3. Belgium -European GNSS
4. Cairo University, Egypt.
5. Egyptian Air Force, R&D Department, Egypt.
6. Egyptian Armed Forces, Egypt.
7. Egyptian space program, Egypt.
8. European GNSS Supervisory Authority (GSA), Belgium
9. European Satellite Services Provider EFIG
10. France Développement Conseil (FDC),
11. Galileo Euro-Med Cooperation Office GEMCO
12. GEOTOPOS S.A., GNSS Applications Department, Greece.
13. Maritime safety institute, Egypt.
14. NANSO, Egypt.
15. National Authority for remote sensing and space sciences, Egypt.
16. National Space-Based Positioning, USA
17. Office for Outer Space Affairs- United Nations Office - Vienna
18. Police Communications Organization, USA
19. Royal Military College of Canada
20. Ryerson University, Toronto, Canada.
21. Surveying and Geodesy - Surveying Systems, Egypt.
22. Telespazio, Roma, Italia
23. Thales Alenia Space, Toulouse, France.

Corresponding Address

Arab Institute of Navigation

Sebael Building - Cross Road of Sebael & 45 Streets
Miami, Alexandria, EGYPT
Telephone: +203/550-9824 & 550-9686
Fax: +203/550-9686 Mobile: +20/10-161-0185
E-mail: ain@aast.edu www.ainegypt.org



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



شركة الاستثمارية لتداول الحاويات والبضائع

هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ و تخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع و تخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية) لتخزين الحاويات والبضائع

ADDRESS : QUAY 45 PORT OF ALEXANDRIA
P.O BOX EL GOMROK - ALEXANDRIA - EGYPT
TEL : 03 4800633- 4800634 4800685
FAX : 03 4862124 TELEX: 54566ACH UN
WWW.alexcont.com
Email: alexcont@alexcont.com



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. TAIWAN, LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.

بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر

وجميع العاملين

يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

محمد أحمد إبراهيم يوسف

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

الدكتور محمود محى الدين

وزير الاستثمار

بالتجديد لسيادته لمدة ثلاث سنوات

رئيساً للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وذلك للإنجازات والنتائج الجيدة التى حققتها الشركة القابضة

خلال العام الماضى والتى أكدتها الجمعية العمومية فى اجتماعها

ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد من النجاح والتقدم والازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. TAIWAN LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE UK LTD. EVERGREEN MARINE HONG KONG LTD.

بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر
يتقدمون بأخلص التهاني

للسيد اللواء بحرى

هشام عمر السرساوى

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيساً لقطاع النقل البحرى

بعد الإنجازات التى حققها

بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

والهيئة العامة لموانى بورسعيد

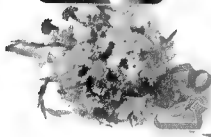
ويتمنون لسيادته

كل تقدم وإزدهار ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

نوسكو
NOSCO

نوسكو

اللواء / مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس / محمد مازن نديم

المدير العام

وجميع العاملين

يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

محمد أحمد إبراهيم يوسف

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

الدكتور محمود محى الدين

وزير الاستثمار

بالتجديد لسيادته لمدة ثلاث سنوات

رئيساً للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وذلك للإنجازات والنتائج الجيدة التى حققتها الشركة القابضة

خلال العام الماضى والتى أكدتها الجمعية العمومية فى اجتماعها

ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد من النجاح والتقدم والإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

نوسكو

اللواء / مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس / محمد مازن نديم

المدير العام

يتقدمون بأخلص التهاني

للسيد اللواء بحرى

هشام عمر السرساوى

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيساً لقطاع النقل البحرى

بعد الإنجازات التى حققتها

بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

والهيئة العامة لموانى بورسعيد

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

قطاع النقل البحرى



نوسكو
NOSCO



الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

نوسكو

اللواء/ مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس / محمد مازن نديم

المدير العام

وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهانى

للسيد الأستاذ

أحمد فرج سعودي

وكيل وزارة المالية

بالثقة الغالية التى أولتها سيادته

القيادة السياسية

بتعيينه

رئيساً لمصلحة الجمارك المصرية

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

رئيسى سيادته دوام التقدم والنجاح



الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

نوسكو

اللواء/ مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس / محمد مازن نديم

المدير العام

وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهانى

لقيادات مصلحة الجمارك المصرية

على الثقة الغالية للقيادة السياسية

لاختيار كل من السادة:

السيد الاستاذ/ عدلى عبد الرازق وكيل وزارة المالية

رئيسا لقطاع النظم والإجراءات

السيد الأستاذ/ سعيد زايد وكيل وزارة المالية

رئيسا للإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية

السيد الأستاذ / محمود عيسى

مديرا عاما للإدارة العامة للسياسات والإجراءات الجمركية



عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى
رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولي
نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية
يتقدم بخالص التهاني



للسيد اللواء بحرى
محمد أحمد إبراهيم يوسف
على الثقة الغالية التى أولاها سيادته
الدكتور محمود محى الدين
وزير الإستثمار

بالتجديد لسيادته لمدة ثلاث سنوات

رئيساً للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وذلك للإنجازات والنتائج الجيدة التى حققتها الشركة القابضة
خلال العام الماضى والتى أكدتها الجمعية العمومية فى اجتماعها
ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد من النجاح والتقدم والازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى
رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولي
نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية
يتقدم بخالص التهاني



للسيد اللواء بحرى
هشام عمر السرساوى
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته

رئيساً لقطاع النقل البحرى

بعد الإنجازات التى حققها

بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

والهيئة العامة لموانى بورسعيد

ويتمنون لسيادته

كل تقدم وازدهار ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك

عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى
رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى
نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية
يتقدم بخالص التهانى

للسيد الأستاذ

أحمد فرج سعودى

وكيل وزارة المالية

بالثقة الغالية التى أولتها سيادته

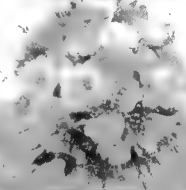
القيادة السياسية

بتعيينه

رئيساً لمصلحة الجمارك المصرية

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى
رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى
نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية
يتقدم بخالص التهانى

لقيادات مصلحة الجمارك المصرية

على الثقة الغالية للقيادة السياسية

لاختيار كل من السادة:

السيد الأستاذ / عدلى عبد الرازق وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع النظم والإجراءات

السيد الأستاذ / سعيد زايد وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية

السيد الأستاذ / محمود عيسى

مديراً عاماً للإدارة العامة للسياسات والإجراءات الجمركية



إختيار الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية العربية

ضمن 20 خبيراً على مستوى العالم.. عضواً فى اللجنة الفنية العلمية

لإستراتيجية الحد من الكوارث بأمانة الأمم المتحدة

تم إختيار الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى عضواً فى اللجنة الفنية العلمية للإستراتيجية الدولية للحد من خطر الكوارث التابعة لأمانة الأمم المتحدة عن المنطقة العربية ودول شمال أفريقيا وغرب آسيا ضمن 20 خبيراً يتم إختيارهم على مستوى العالم من بين أهم المتخصصين والعلماء فى الهيئات والمنظمات الدولية المتخصصة وهى مقدمتها منظمة الأمم المتحدة للأرصاد العالمية ومنظمة الصحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

جاء هذا الإختيار إثراء لسيرة الأكاديمية التى يابرت بشريب الكوارث على إدارة الأزمات والكوارث منذ عام 1996. يتم تشكيل اللجنة الفنية العلمية للإستراتيجية الدولية للحد من خطر الكوارث بمعرفة وكيل الأمين العام للأمم المتحدة، وتختص بتطوير آليات

منظومة الإستراتيجية، وإلقاء الضوء على أهم التساؤلات الفنية والعلمية والتكنولوجية فى إطار الإستراتيجية، كما تقوم بمراجعة

الموضوعات المتعلقة بالحد من خطر الكوارث فى إطار عمل مؤتمر (ميجو) العالمى الذى كان قد عقد باليابان عام 2005، وترفع اللجنة تقريراً سنوياً إلى رئيس الإستراتيجية (وكيل الأمين العام للأمم المتحدة للشئون الإنسانية).

وكان قد تم توقيع إتفاقية للتعاون العلمى والفنى بين الأكاديمية وأمانة الأمم المتحدة للإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث. يتم بموجبها إجراء ودعم البحوث التى تعمل على الحد من خطر الكوارث، وتقديم التعاون الفنى للحكومات والمؤسسات الوطنية والإقليمية، ومساندة المبادرات المتعلقة بهذا الشأن كذا تطوير وتنفيذ آليات الحد من خطر الكوارث، وإقامة شبكة إقليمية لهذا الغرض.



تم التوقيع على الإتفاقية بين كل من الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية والسيد سالفانو بريسيتو مدير أمانة الأمم المتحدة للإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث.



رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى
محمد عصام الدين عبد المنعم
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته

رئيساً لمجلس إدارة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

وَيَتَمَنُونَ لسيادته
كل تقدم وإزدهار ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



الهيئة المصرية
لسلامة الملاحة البحرية
مجلس إدارة
رئيس

نذرميلاد قناة السويس القطب الشمالي

بقلم / سمير معوض

محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



في العام 1840 عقب هزيمة محمد علي القاصبة وكسر شوكة تطاعماته الإمبراطورية تعرضت التنمية الناضجة على القوى الذاتية في مصر إلى إنكماش ثم تألف منذ بداية القرن التاسع عشر. فبعد أن كانت الدولة المصرية على الإكتفاء الذاتي دخلت مضطرة إلى مصادرة الإستيراد الذي قوض قواها الاقتصادية وقدرتها على الإستثمار والتنمية. وبعد نحو عشرين عاما حينما افتتحت قناة السويس برز مجددا دور مصر باعتبارها دولة صادرات خدمية لوجستية أهم طاقاتها الإنتاجية هو المجرى الملاحي. والمعروف أن الصادرات الخدمية فيما بعد الثورة الصناعية أضحت من أرقى أنواع الأنشطة الاقتصادية.

أن لا يكون له مولى قدم في مشغل هذا السباق. وبناء عليه فقد أعدوا ست كاسمات جليج إستثمارية في مدار العام. كندا دوبروا لا تأوا حرسا وجهدا في إثبات إنها حاضرة ويغية في بيرة هذا السباق التنافسي فهي منكبة الآن على مسج سماء المنطقة بمدد من طائرات المراقبة الجوية ذات المدى البعيد التي تطير أيا من طيار لمعرفة ما يحدث فيها ولم تتوان في أيضا عن شراء ثلاث كاسمات جليج ذات تكنولوجيا حديثة وبناء مرافق على شواطئها في المياه بعيدة الغور. وتتمتع إقامة قاعدة عسكرية لجعل كلة المراتب الإيجابية ترجع إلى جانبها في ميدان الصراع الذي يوشك أن يتألف وتشير التحليلات إلى أن هذا المجرى الملاحي الجديد مرت بـ ست تحسّن 3 ملايين طن بضعاف مرتفع إلى 14 مليون في عام (2015) ولما بعد لا يدري أحد على سبيل التقدّر (projection) ما الذي ستكون عليه تحولات الظروف والأوضاع. هناك دور كبير خطط حاليا للبحث عن ممرات ملاحية تجارية تستطيع أن تدار محل قناة السويس أو على الأقل تصفد من توبة النفقة التنافسية وتعد من تكاليف المجرى فيها لصالح المولة الإقتصادية واللوجيستية التجارية. فهل يمكن لقناة السويس أن تدار معها كل الجهات المعنية الأقل تصفد من توبة النفقة التنافسية وتعد من تكاليف المجرى فيها لصالح المولة الإقتصادية واللوجيستية التجارية. فهل يمكن لقناة السويس أن تدار معها كل الجهات المعنية الأقل تصفد من توبة النفقة التنافسية وتعد من تكاليف المجرى فيها لصالح المولة الإقتصادية واللوجيستية التجارية.

في تحول قدراتها الإستثمارية إلى قوى مؤثرة تلك في وجه التعدي بزيادة قدراتها الإنتاجية اللوجيستية؛ وهل في مركز توزيع سلمى توبة (Distriparks) وكلاهما إلهام مراكز تسويق وتوزيع تجاري عالمي (TDMCs) أي (Trade, Distribution and Marketing Centers). على وجه القطع فإن ملامح الإقتصاد التجاري البحري الأولى ستتأثر بآليات عدة:

- 1- أن من عزلة الممرات والمواصلات البحرية سينتقل ثقلها الإستراتيجي من منطقة الشرق الأوسط ومصر في يثرته إلى الشمال القطبي بعدد قامة العالم.
- 2- إن القناة الجديدة ستؤثر على الضغط والمساومات والمفاضلات حوالها في شأن خفض الأعباء المالية المعبور فيها وليس في قناة السويس.
- 3- إن القناة الجديدة ستؤثر على المسافة الإقتصادية ستكون أفيد لحسابات التكاليف المالية والزمنية من قناة السويس.
- 4- أن هذا الأمر لا يحتاج إلى تعميق أو هيبانة بحكم صلاحيه الطبيعية للملاحه.
- 5- كذلك فإن حسابات إستراتيجية قناة السويس ستتكيف لمواجهة تحديات من الأهمية التجارية لهذا الأمر الذي سيقلى عناية خاصة من القوى الإقتصادية الكبرى.

إن سيقدم الممر الجديد الذي يلبه وصلة قصيرة بالقياس إلى قناة السويس الممر الملاحي التجاري في شمال كندا سيختصر الطريق بنحو 7000 كيلو مترا ما بين أوروبا واليابان ويقرابة 8000 كيلو مترا ما بين الولايات المتحدة والصين وقناة السويس تمتد عبرها المسافة ما بين روتردام في هولندا إلى يوبياي مسافة 6337 كيلو مترا وما بين نيويورك إلى سنغافورة 10169 كيلو مترا. هذه الطوارق الجغرافية ستجعل الأنظار تتجه لا محالة صوب هذا الممر الجديد الواعد لتحقيق إقتصاد البيرة على مستوى الزمن والتقدّر.

لا ينبغي أن يقلل من أهمية دراستنا لمستقبلات قناة السويس أن تأتي بوادر الحديث عن قناة البحر الشمالي القطبي صلاحيه لمراتنا أن هذا الممر منذ الآن حتى على صعيد الدراسات الأولية قد صار محالا للجدال والمناقشة من بين أطراف مخرت من الآن في حد التكتيك بل إن يقصر البصر للدول الأوروبية وبمعا الولايات المتحدة ترفض في إستبكار أن تبسط كندا سيطرتها على هذا المجرى المائي الذي يتخلل جريده الشمالية والذي يمثل نقطة وصل ما بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ حيث تعتبر الدول الأوروبية وأمريكا هذه القناة الطبيعية طريقا بحرية عالية لقرعها في المياه الدولية بما يقتضي أن تكون الملاحة فيها خاضعة للقواعد المبرمة بيد أن كندا تنظر لهذا الأمر نظرة أخرى حيث تعتبر القناة بحكم القانون الدولي والة في ميادها الإقليمية الداخلية وإذا فإن لها عليها حقوق السيادة.

ويحتل أن التخليط الإستراتيجي في إطار عمل الإستراتيجيات صراع يمل رضاء مؤثرا في معادلات التقييم فإن دولاً مثل اليابان والصين وكوريا الجنوبية طغقت من الآن أنبني سفنا ذات هيكل مائل من الصلب بوسمها أنبجي في المياه التي تسبح فيها الطوارق الطبيعية. في مثل هذه القناة التي ترقى إلى إرصاصات وجويها تلوح في الأفق هذه الدول كل تدرع في بناء إستراتيجياتها من فراغ فقد جاء تقوير ليل القطب الشمالي الأمريكية بناء على الدراسات العلمية لتغيرات المناخ في كوكب الأرض أن المياه الشمالية الوجوده حول كندا سيقبلي منها الجليد في فصل الصيف بجول الماء 2050 إلى تقوير آخر يحد من العام 2030 إلى بعد العام من ربيع قرن. وفي ذلك فاجوبه الروس والأمريكي والكندي باد يشهد تكتيكا ملحوظا في هذه المنطقة القطبية على قامة الكرة الأرضية.

تجربة هادنة لكها مشحونة بقرع هائل من الموانزة الماطة على جانبي الخرس والتجهيزات الثامنة على قدم وساق. فالولايات المتحدة تترقب إقتناء ثلاث كاسمات جليج ممتدة كلة إلى الكهوسيد قد شمر عن ساعيهي لتخصيص 17 مليون دولار لدعم حرس السواحل على جانب آخر فإن الرئيس لا يتقنون

على الوجه الأخير من القرن العشرين صارت كل مسلمات الجغرافيا التكتيكية فكرة الأرضية على ملك التفتورات الكاسحة حيث فرضت المولة قانون التفتورات الدائبة والسريعة على الأنماط التقليدية والتعدلات التي كان رسمها محل يقين لا يتزعج من أملة. كما أضحت البيانات التجارية الدولية قائمة على الإمبراطورية العظمى التي تهيمن على إقتصادات العلم قاطبة مهما اختلفت النظم السياسية الدولية. قناة السويس لدينا كان زمان حفرها قائما على حسابات جغرافية قاطمة على الأرض ربط بحرين داخلين هما البحر المتوسط والبحر الأحمر بإعتبارهما قنطريون بحريين موصلين إلى المحيط الهندي والمحيط الأطلسي. ونحن واثق من هذه القناة كانت مبدية فتح علمي تاريخي تلوته بـ معادلات حاكمه سيطرت على الحسابات الجيوسياسية في عموم الكرة الأرضية وبخل العالم في عصر جديد لا يعرف أحد على وجه القطع إلى أين سيقود. فكل التحولات الإقتصادية التي عانت طويلا من الخبرات المكلفة مجدا ونفقا زينا بالانتقال من قارة إفريقيا. وذلك كله كان يثير سلبا على الدورات الإقتصادية ومعدلات نمو الإستثمار ومضاي الأرباح.

قناة السويس كانت أرخص الملل العلمية وأكثرها نجاعة في وقت كانت هي تلك ميزات تنافسية وتعتبر مركز تميز وأفضلية معدومة النظير. وكان ذلك سحرا ذا حديث. فقد أمنت القناة بديمومة التلق وسرعية السيادة غير عادية بل المجرى المائي في ذات لا يمكن له الاستغناء عن غايه المجرى الجغرافي الذي كان عليه أن يتألف مع عوامل الإستقرار وحواجز الإعتماد المتبادل الذي يخل من القناة وما حولها بينة إقتصادية إستثمارية ومطابقة إنتاجية معادله وبتكامله. وسبب ذلك من أرض القناة التشر الكثير لأمساح حين تمكنت دول الشمالين الأوروبي والأمريكي من مكثات جديدة لخطوط مواصلات تجارية تتوافق مع حاجات مصر العامة في فترة الرهانة.

هذه ككرة لم يكن الرهان على الجغرافيا الأرضية بل كان الرهان على طوارق الزمان التي ستؤثر على إرتفاع درجة تزخيم الموقع بكان مستغنى إلى ذوبان جليد القطب الشمالي. ويهجم من ذلك الملاحة البحرية في الممر الشمالي الغربي بحداه السواحل الكثيرة. الرهان على الجغرافيا الجردة من عوامل تزخيم الموقع بكان مستغنى على إقتصاديه لوجستية. فالتقسيم الإستراتيجي بين القناة بوسمها أن تتألف عن نفسها وتفاشيه من مفاعيل التفتورات التي عككت على إعادة صياغة وكان العالم الإقتصادي والوراثه الصناعية والتجارية الخدمية. فقامت السويس لا والألة تحتاج على وجه الإستدانة إلى الصيلة والفتح وتجديد ماطها ورعب كمالتها وبعث ميثانها التنافسية. ومن ثم فقامت السويس كيانا إقتصاديا لوجستيا ذو موهوم له دلالة الإستراتيجية التجارية والسياسية غير أن هذه الخصائص ليست على إطلاقها ثوابت أزلية أبدية. ما الذي

بقلم/ عبد السلام السيد أحمد



أصدرت منظمة السياحة العالمية أحدث تقاريرها مؤكدة تحقيق السياحة العالمية خلال العام الماضي 2007 رقما قياسيا وصل بعده السياح إلى 898 مليون بزيادة 52 مليون سائح عن عام 2006، ويتسبب نمو وصلت إلى 6%. وقد أكدت المنظمة على أن السياحة العالمية لازالت تسير على طريق النمو الذي بدأت من سنوات وساهم فيه أداء الاقتصاد العالمي الذي حقق أول فترة نمو منذ عشرين عاما، وبالرغم من زيادة النمو التي سجلته مناطق العالم كلها عام 2007 فقد احتل الشرق الأوسط مقدمة النمو السياحي بنسبة 11% وذلك بالرغم من التوترات السياسية والأمنية والحروب، وجاءت آسيا والمحيط الهادئ هي المركز الثاني بنسبة 10% ثم أفريقيا بنسبة 8% ثم الأمريكيتين بنسبة 5% ثم أوروبا بنسبة 4%.

الجزى قد أكت منطقة السياحة العالمية أن الثقة عالية في السياحة العالمية إلا أن هذا الانطباع من الممكن أن يتغير مع ما يشهده العالم من تقلبات اقتصادية خاصة بعد دخول الاقتصاد الأمريكي في مرحلة الركود العميق، ومن الطبيعي أن تتأثر السياحة العالمية بتغير الأوضاع الاقتصادية لعالم إلا أن قطاع السياحة أثبت مقدرته على مقاومة كل الصعوبات.

السياحة المصرية

زار مصر العام الماضي 2007 حوالي 11.1 مليون سائح بزيادة نمو ليأتي سائح عن العام السابق بنسبة 22.1%، وقد بلغ اليفل الذي حققت السياحة المصرية نحو 9.4 مليار دولار طبقا لحسابات البنك المركزي المصري، وقد تصدرت مصر قائمة الدول العشر الأولى في تصدير السياحة إلى روسيا بأكثر من 1.5 مليون سائح، كما أن كل من ألمانيا وإنجلترا وإيطاليا تعدت كل منها المليون سائح، وبالنسبة للدول العربية فقد جاءت ليبيا في المركز الأول برصيد 439 ألف سائح ويعددها السعودية برصيد 412 ألف سائح.

• ضاعفت منطقة الأمريكيتين من معدل النمو السياحي ليصل إلى نسبة 10% بعدما كان لا يتعدى 2% عام 2006، وبما استعادت سوق السياحة الأمريكية عافيتها حيث بلغت النسبة في شبلي 12% والأرجنتين 11%، ومن أهم الدول التي زاد معدل النمو فيها مهنوراس ونيكاراجوا والسلفادور وبنما وكولومبيا والإكوادور وبيرو وفنزويلا وجنينا.

وقد ساعد الأداء الاقتصادي الجديد الذي شاعته القارة الأوروبية على زيادة نمو القطاع السياحي حيث وصل إلى 480 مليون سائح ، وكان التصيب الأكبر من هذا النمو في شمال وجنوب أوروبا إلا أنه لم يحقق زيادة كبيرة في غرب وسط القارة، وكانت نسب زيادة معدل النمو : 18% في اليونان - 10% في البرتغال - 7% في إيطاليا وسويسرا وقد تأثرت بهذا النمو كل من كرواتيا والبوسنة والهرسك والاسلافيا وإسبانيا ولاتفيا وليتوانيا ورومانيا.

التوقع لعام 2008

بالنسبة لما هو متوقع من نمو للسياحة خلال عام 2008

وأوضح التقرير هذا النمو لعام 2007 على النحو التالي: • 46 مليار سائح منطقة الشرق الأوسط لتحقيق ذلك النجاح السياحي لهذه المنطقة خلال العشر سنوات الماضية، خاصة وأن هذه المنطقة تعتبر مقصدا سياحيا مهما لها تنوع من مقومات السياحة.

• جذبت منطقة آسيا والمحيط الهادئ 185 مليون سائح محقق بذلك نسبة نمو حالية موزعة على الوجه التالي: 20% لآسيا - 19% لكندا - 16% للتيان - 15% لآفونسيا

14% اليابان - 13% الهند - 10% الصين • رار القارة الأفريقية 44 مليون سائح حيث وصلت نسبة النمو في دول شمال أفريقيا إلى 8%، ولدى دول جنوب الصحراء الأفريقية إلى 7% ، أما بالنسبة للشرق فقد كان نميها من النمو 14%، وغانا وموريشيوس وموزمبيق وسينغل 8% ومن المتوقع أن يكون استضافة جنوب أفريقيا كاس العالم عام 2010 الأثر في زيادة عدد السياح

غرفة ملاحه بورسعيد (2007-2011)

عقدت غرفة ملاحه بورسعيد جلسة إدارية لمجلس إدارة الغرفة نقاعة الاجتماعات الملحقه بمكتب السيد اللواء/ هشام السرساوى - رئيس هيئة ميناء بورسعيد بديوان المهندسة مساء أمس الأربعاء الموافق 2008/2/6 تشكيل مجلس الإدارة وهيئة مكتب غرفة ملاحه بورسعيد (2007-2011)

وقد تم تشكيل مجلس إدارة وهيئة مكتب غرفة ملاحه بورسعيد كالآتى:

(أ) أعضاء منتخبون

- الأستاذ/ محمد عبده صديق العمى (عادل المسمى) رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
- المهندس/ خالد عبد الملك إسماعيل نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
- الأستاذ/ عادل محمد السيد الشرقاوى أمين الصندوق بغرفة ملاحه بورسعيد
- الأستاذ/ عمرو أحمد مصيلحى على سكرتير عام غرفة ملاحه بورسعيد
- الأستاذ/ أحمد سعيد عبد الطيم شرف (مهندس) عبد الطيم شرف) عضو مجلس إدارة،
- الأستاذ/ حفصام الدين الجرايحى محمود ندرغام عضو مجلس إدارة
- السيد/ عزة على أحمد شفيق عضو مجلس إدارة

(ب) أعضاء معيّنون

- (ب/1) من إزجاد الغرف التجارية المصرية
- الأستاذ/ أحمد محمد حيلة
- الأستاذ/ محمد سعد مصلى

(ب/2) أعضاء من ذوي الخبرة

- السيد الأستاذ/ محمد جادى توكرا بورسعيد

(ب/3) عضوان يصدر بهما قرار رئيس قطاع النقل البحرى

تشكيل مجلس إدارة



السيد الأستاذ/ محمد جادى توكرا بورسعيد

قَالَ لَكَ

النقل البحري وتلويث البيئة البحرية



عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

في الخمسينيات والستينيات كانت صناعة النقل البحري تعمل بأسلوب مختلف. فكانت هناك ثمة في قدرة البحر على إتصاص أي مخلفات تلقى فيه. فكانت الناقلات تقوم بغسيل سهاريجها في رحلاتها وكانت تضع مياه الفوسيل الملوثة بالزيت في البحر. كما كانت مياه الصابورة ومياه غسيل المناهب يتمثلن منها في البحر دون تفكير أبخر كما كانت النفايات تلقى في البحر حتى في الرحلات القصيرة من السواحل. وكان هذا تصرفا عاديا في ذلك الوقت.

ولكن ماذا تبذل صناعة النخل البحري إهتماماً لنخج التارنق؟ وهل نحن نزرع بالتفكير في
الغاي المسلك وإن شركات التأمين والمؤمنين سيؤمنون بتخفيف أضرار المادية المتعرض
للتضررين من هذا النخل لإزاله هناك ثلوث غير قانوني، وتقوم السفن بفسخ مياه الصابرة
في الغابات في البحر، وهذا يسبب مشكلة لنخل البحر لعدم تحمل أجرامه وهذا يحدث
نتيجة سوء التصرف والعداوت السيئة، وإن الصالحين في البحر يتخفون أقصر الطرق عندما
تعمل الأجرة لا يفهم بالأسلوب السليم وتكون نتيجةها غلويا تقيلا عندما تتكشفها
السلطات.

هذا لا يتسول عمل الشركات الملاحية التي ترغب في العمل بتقانة وبأسلوب سليم، فإن
سلطات الامتثال تمنع عن توفير الإمكانات لتفريق نفقات الاستثمار برفع مطالباتها بتوفير
الإمكانات وتوفر الشريعات الدولية، كما أن مستشاري الاستثمار في الكويت ما يصرّون على أن تعمل
المستثمرين المعنوي قارة من أي مياه صابرة أو نفطيات حتى ولو لم يكن هناك وقت أو إمكانات
تحتفظ من كل الزوائد في هيئة التمويل وأيضاً قد لا تعمل أجهزة نقل النفقات من مياه
استيرتية في بعض السفن، بكافة الوسائل وبموجبها كإكمال.

هذه، بالنسبة إلى الأفعال يمكن تقسيمها إلى عدم النسيجية الإيجابية وتحت التصنيف الثاني، هذه النسبة تحلّي الصفات التي تقوم بها الأفعال، إلى أن يكون النسيجية وهذه أو يكون ساطع، في حين ذلك هناك أخرى عديدة إلى أن تكون لهم المسألة ويجب أن يكون الممكن في القرن الثامن عشرين تسميع سنن وقلم تحت الزيت من الفرج إلى مياه الحية، كما يجب أن يكون التسميعات السنن السفن القاتنية في أن تكون جميع صوابية، النسيجية فارغة عند وصولها مياه الشمس، وأن يتكافؤ في الأمر الفنية لتسهيل التسميعات، بمسحهم، وكما أن المواني التي لا توجد بها ملاء كافية لإستقبال الغتات ومياه السابونية من بينهم، فمن الإلزام عن أمثالها غير ملاء لإستخدام.

فإذا هو موقف القليوب الخائض من التفتيش الإداري للسفن، الذي يمكن نظرياً أن يقلل التشرعوات وينتظم الذات، لكن ما كان من التفتيش الإداري ينتج حادثة؟ إن العواطف التي هي العامل الأساسي للتغيير، وهذا ما تلخص في مسالة القلق البشري منذ أن ولد، والتي يبرسون الكوارث البحرية يعطون إن كثيراً من الحوادث البحرية قد أتت إلى ترويب كميّة كبيرة من الزئبق في البحار، إلى إن كميّات الزئبق التي تشرّبت إلى البحر بلال المشيرين على الماضية قد تمتعوا معاً، وإن خلاص مسالة القلق لسرعة التآكل الكافي في هذا التصنيع، والزئبق المشوب، تنتقد طرق الصناعة على من غير عيوب البترول، ويتبرهن إن هذه مسالة القلق التي إن الأخطار العالمية لا قد وقوع عيوب السفن بالأسواق، والجنوح وينتج عنها تلوّث البحار والأضرار بالأمعاء المائية، ويبدو أن الشعوب تغطي أفعية الأخطار الأمعاء المائية من حياة العاملين في البحر من البشر عند وقوع عيوب بحرية. لذلك إن الأمعاء المائية تلوّثت مع حياة الإنسان وهو السبب البشري لها، إلى إن الضرر الذي يسبب للصين يُعتبر أقلّ أهمية في نظر الشعوب، وكما يجب أن يلاقي العاملون في البحر أكبر من كل الشعوب، فالعاملون في البحر يعيشون في البيئة البحرية وأنتم يبدؤون بدهم العاطفة عليها، وهم يقدّمون كل ما في وسعهم لتقليل التضررات التي تمتع ترويب نتيجة المسألة، ولكن العواطف تلعب رغم حزمهم ويهدف بقرصون للمسألة والقلب

يعتقد البعض أنه يجب أن يكون هناك تركيز على العلم والمواظدة، وه يهتمون بتجهيز لُفَم الأجيال القادمة وأرجاء أن يتم التمسك بالعلم كما تمسك العلمين في البحر من نتائج سوء استخدام الأجيال أو قلها بمن غرق غشياً إلى تشرب الزئبق إلى البحر . إن علماء تصميم البيئة يفتقدون أن يعكسوا ضخ الزئبق في البحر إذا رأى مصمم السفن أن ذلك له أهمية كبرى. فهذا نوع التفكك الذي نريده وه الإهتمام بمنع وتقليل نتائج تلوث البيئة البحرية بإستخدام الصالة لهذا العمل.

يجمع أن ذلك شيئاً موهباً، إلا أنه كان نفس الشيء الذي كانت الفتيات في البحر يُخَلِّصْنَ منها. هتفت أن السفن في الموانئ كانت تلقى بناياتها في صناديق خاصة، ويعدّها لتُخرج هذه الصناديق المعطاة بالفتيات إلى البحر وتلقّيها فيه ثم تعود الميناء فارغة. وكان يُعتقد أن البحر سيمتصّ هذه التذات الغير مُعالَجة، كما كانت الأنهار، تتعلّق بمقالبات المصانع.

في مشقة، لكن لكل إنسان يقضي ذلك والآخر يرى العيل الجديد من الناس أن هذا التصرف ليس جديرًا، ولكن إذا لم يبق وقصر جهودنا حتى نرى المستوطنين تغيير هذا الأسلوب في العمل أو الجهر أو أي شيء آخر، كما نرى من بعض المستوطنين دراسة هذا الخطأ والاعتماد على الحلول البديلة في تحسين التفريغيات لتصبح هذا الإضراب مع إجبار الناس على الفعل الصحيح للحفاظ على البيئة وإنه الأمر تجريم المظالم عليهم.

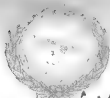
نؤكد على أننا نعلم ذلك الذين هموا ضد العمل، فالضمانات تتغير بتغيير الأجيال وتغيير الطموحات، فجميع وسائل الإعلام، من خلال الطموحات تقوم بعمل الأمواج التي تأتي ارتباطها بالبيئة، لذلك انقاس واستمرنا في تحقيق التغير.

قد ساعدت المعاهدة الدولية للوقاية من Matitime Pollution كثيراً في تحسين عمليات صياد البحر، فعمليات شمول وتقليف الصواريح أوقفت بتقنيات ذلك الصياد صيغ الفخاريات لأغراضها بالمثل فقلّصت الزيت على ما تستخدم أجهزة خاصة وذلك الزيت عن لباه. أن أنقذت من أن إيمان مزوية التلصيف تسببت في إزهاق منها في الماء الجوى أو الاصطدام، أن أن التضمينات صارت صيغ صياد البحر الزيت في تصريف جسم السفينة بعد أن كانت تجرد في القاع أو في الأجباب، وذلك لمنع الزيت منها أن تصب في البحر عن أن إصدام أو جرح، هذا بالإضافة إلى تغييرات باهظة تمت على الأتاع لمطابقة من العمليات حول العالم من خلال وثائق دولية، وهناك أيضاً إجراءات السيطرة على الإصابات الغازية التي تخرج من السفن والتي تلوث الجو ويؤدي العلماء العمل المستديم

من جهة أخرى، أوقف استعمال هؤلاء المائع الصدا لدهان الجزء المخوف من المياه من السفن، بصدرت في سبتمبر 2007، اعادة احياء السيطرة على النظم المائية عند المدعة في السفن والسفن بنوعين مختلفات لعام 2007 في 20 سبتمبر من سنة 2008، كما تم تنظيم معلومات بين السفن الجديرة بترقية السفينة بحيث يتم السيطرة على استخدام المواد الصلبة بالية لضمان صحة وسلامة العاملين في ورش بناء السفن وساحات تخزين السفن. والمواد والمنتجات الكيميائية والأفكار الجديدة كما تلعب دور مهم في هذه العملية التقييمية. كما كانت مصادرة الحريق الجبري أحيانا شتغل بخطر التفتيش، أو انما تنطرح حتى كانت تطلب بطلب المشركين، إن كان لا يُعتبر قبولاً، فإخفاق الفاعل صناعة عالية. وهذا يعني أن شريعات تحتاجها الصناعة يجب أن تكون دوائية وليس أن تكون محلية أو في منطقة معينة. في ظل هذا الصانع في تنفيذ شريعات مختلفة في العالم، إن السفن تجوب العالم، وبالتالي إنهم يستأمن من فرض. السفن تنفذ وتطرق وتنفذها جميعا.

من الحقائق أن السفن تعيش طويلاً - ربما 20 إلى 30 سنة - وهي تبني لتتق مع التشريعات المعمول بها أولاً وقت بنائها، والتغييرات في التشريعات يجب أن تراعى السفن الموجودة فعلاً وليس فقط السفن الجديدة. كما يجب أن تكون التشريعات عادلة ومؤثرة بحيث لا تتسبب في عدم الاستقرار في التجارة العالمية، وضعت بسرعة نتيجة ضغط سياسي أو شعبية على الحكومات. لذلك فإن التغيير في هذا المجال ينبغي أن يكون متوازناً.

[illegible]



الإجماع الخامس للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية الإسكندرية ج.م.ع



اللواء / عصام بدوى
أمين عام اتحاد الموانئ
البحرية العربية

3 - تتولى أمانة الاتحاد مخاطبة والتنسيق مع الجهات المعنية بالخطوة حتى يتم النهوض من وضع الخطط التدريبية والبرنامج وتحديد موعد بدء الدورات ومنها وعند التقدير والشروط الواجب توفرها في المتدربين لكل دورة تدريبية كذا الترتيبات الإدارية والإعاشة قبل 2008/3/15 لنشر على السادة الأعضاء

4 - قيام الموانئ الأعضاء بإرسال متطلباتهم للتدريب لعام 2009 إلى أمانة اتحاد الموانئ البحرية العربية وإعطاء اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية الفرصة للمشاركة في إعداد الخطط التدريبية لعام 2009.

5 - وافق المأمرون على عقد الإجماع السادس للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية خلال شهر أكتوبر 2008 بجمهورية مصر العربية (دولة المقر) ما لم تعرض إلى دولة أخرى استضافة الإجماع وقبل الإجماع (37) لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية.

6 - ضرورة عرض هذه التوصيات على الإجماع (36) لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية إبريل / مايو 2008.

كما اتفق المأمرون على قيام أمانة اتحاد الموانئ البحرية العربية بإتخاذ الخطوات التنفيذية اللازمة لتنفيذ هذه التوصيات وإعداد المكاتب لجهات الاختصاص ورفع هذه التوصيات لإجماع (36) لمجلس إدارة الاتحاد.

أولاً أعمال اللجنة:

عقدت اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية إجتماعها الخامس بمدينة الإسكندرية ج.م.ع 17 فبراير 2008 بحضور ممثلى الدول العربية التالية:

- 1 - المملكة الأردنية الهاشمية 2- المملكة العربية السعودية 3- الجمهورية السودانية
- 4 - الجمهورية العربية السورية 5- جمهورية العراق 6- دولة فلسطين 7- دولة الكويت
- 8 - الجمهورية اللبنانية 9- جمهورية مصر العربية

كما حضر الإجماع ممثلين كل من :

مجلس الإحصائية العربية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (معد تريب الموانئ) - مركز البحوث والاستشارات للطاع النقل البحري) هيئة ميناء الإسكندرية - هيئة قناة السويس - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع - شركة التصنيع لبناء السفن .

وقد تراس الإجماع السيد اللواء بدوى / أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية.

وقد ناقشت اللجنة للذكرات الواردة بجدول الأعمال والخاصة بالأتى:

- 1 - الموافقة على بنود جدول الأعمال.
- 2 - متابعة ما تم تنفيذه من توصيات الإجماع الرابع للجنة
- 3 - قرارات مجلس إدارة الاتحاد (الإجماع 35، الإسكندرية 6-8 نوفمبر 2007) فيما يخص تنمية المهارات البشرية.
- 4 - مقترح الخطوة التدريبية لعام 2008 والموضوعة بناءً على المطالبات التدريبية الواردة من الموانئ العربية واتخاذها وتنفيذها على المعاهد التدريبية بالموانئ العربية وتحديد أولوياتها وتكلفتها وتواريخ تنفيذها والمسئول عن التنفيذ.
- 5 - مقترحات تعديل أدب اللجنة.
- 6 - معد يمكن اتخاذ الإجماع السادس للجنة.
- 7 - وقد قام السيد الفكتور / حمدي حسان - مدير معهد تريب الموانئ ومقر اللجنة باستعراض الموضوعات ودارت مناقشات بين أمانة السادة أعضاء اللجنة الفنية.

وقد خلست اللجنة للتوصيات التالية:

- 1 - تثنى اللجنة على جهود أمانة اتحاد الموانئ البحرية العربية في تفعيل أعمال اللجنة من خلال دعمها أعمال اللجنة.
 - 2 - تم استعراض المطالبات التدريبية ومقترح خطة التدريب السنوية، تم الاتفاق على أن تقتصر خطة التدريب لعام 2008 على عقد الدورات التدريبية التالية:
- (أ) إدارة سلامة النافذ البحرى - عناصر الخطوة الفنية طائفة النافذ:
- تعقد في جمهورية مصر العربية وتتولى مسئلة التخطيط لها وتحديد عدد المتدربين والبرنامج والشروط الواجب توفرها في المتدربين والترتيبات الإدارية بالتنسيق بين أمانة الاتحاد وشركة الخدمات البيئية والجزائرية (بيسكر) عضو الاتحاد.
- بإدارة وتنفيذ وتنصه الإدارة بالموانئ - الإثنية الدولية بالموانئ:
- تعقد في معهد تدريب الموانئ التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (معد تريب) بالإسكندرية، بجمهورية مصر العربية بالتنسيق مع شركة الطول المتكاملة للموانئ (أعضاء الاتحاد) كما تمديد أيضاً برنامج الدورة وعدد المتدربين والشروط الواجب توفرها في المتدربين والتكلفة .

جاء التدريب على شكله بتوفير الأجهزة وعملياته متواءمة بالذات الخطية:

تعقد كندية في الأكاديمية البحرية بالعلماء بالمملكة العربية السعودية وتحدد البرنامج والأعداد في جدول الإنشائات المتاحة للإعاشة والترتيبات الإدارية للمتدربين والشروط الراجب توفرها فيها.

د) التدريب على أعمال الخطوط والملاحة:

تتم في ميناء / الإسكندرية (عضو الاتحاد) بالتنسيق بين أمانة الاتحاد / معهد تريب الموانئ وفيه ميناء الإسكندرية لتحديد البرنامج وعدد المتدربين، مع إمكانية عقد برامج تدريبية من الخطر والإرشاد في محاكي هيئة قناة السويس على أن يتم تنسيق ذلك بين أمانة الاتحاد وهيئة قناة السويس كجزء مكمّل لبرنامج التدريب.

خدمة جديدة من شركة جلوبال لوجيستكس المصرية



اللواء بحرى
محمود حاتم القاضى

فى لقاء مع السيد اللواء بدوى /محمود حاتم القاضى رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات كادمان صرح بأن شركة جلوبال لوجيستكس المصرية للنقل الدولي متعدد الوسائط إحدى شركات المجموعة بدأت في تشغيل ساحتها خارج ميناء دمياط والملاصقة للبوابة الرئيسية فى إستقبال الحاويات الفارغة والبضائع مع إمكانية القيام بعمليات نقل القوارىغ وتقديم كشوف الإستخلاص.

وقد أضاف المهندس / محمد القاضى نائب رئيس مجلس الإدارة أن هذا بمثابة المرحلة الأولى لتوسعات الشركة فى إطار تقديم الخدمة اللوجيستية المتكاملة، كما أن هذه الصاحة ستساعد فى زيادة حجم الصادرات مع تقليل النفقات الخاصة بها نظراً لملاصقتها للميناء مع توافر كافة التسهيلات بها من وسائل الإتصال. وقد بدأت الشركة فى أعمال النقل البحرى بالتريلات المملوكة لها والتي تستكمل بها تقديم الخدمات اللوجيستية المتكاملة.



حماية المنافسة أم حماية الاحتكار

عبد الحميد مرسى عنبر المحامي بالنقض والدستورية العليا وعضو إتحاد المحامين العرب

حاولنا أن نلقى الضوء على جهاز حماية المنافسة والتقدمنا تواجد هذا الكم الذائع من أعضاء مجلس الإدارة مما يعوق الممارسة السريعة لوضع يدها على حقيقة المنشأة موضوع الشكوى. ورائنا أنه لا بد من رسم حدود بين الجمالة أعضاء ذرى يحكم صدور القانون خصوم لا بد من تعديدهم وبين دخولهم في معترك رسم سياسة الجهاز وتقيدهم دورية تعقب من هم في الأصل أعضاء في تلك حقيقة غابت عن المشرع في المادة 5/12 من القانون لا بد من إعادة النظر فيها، وكان لا بد من استقلال مالى للجهاز والتشريع للمدير التنفيذي للجهاز. على أن مجلس الإدارة هو الذى يضع اللوائح المتعلقة بتنظيم العمل والشؤون المالية والإدارية للمعاملين دون التقيد بالقواعد والمبادئ المعمول بها من المدينين بالدولة وتصدر بقرار من الوزير المختص. فإن مجلس الإدارة كما نرى له اليد الطولى هادئنا في تسيير أو عرقلة العمل الوظيفي.

ومن لم يلبس أن يعطي القانون الحق لى شمس إبلاغ الجهاز بأية مخالفة تقع أحكام هذا القانون، ولكن لسؤال كيف رأى القانون المعلن، رأينا أنه لا بد من بعض التاثير الفرصة للمخالف بتتبع أوصله والعودة إلى الطريق الصحيح والممارسة الاقتصادية السليمة دون رد للعل المعلن الذى كن يتباهى المخرج من سجن أو حبس وتضميد مبالغ في تلكنا بسماسة التاثير الأخرية في لسياسة العقابية الحديثة فتمت المادة 20 أنه على الجهاز أن يثبت مخالفة أحد الأحكام الواردة في المادة 8.7.6 من هذا. نكتب الخالف لنصيب لفرصة إبلاغ وزارة الخلفه فوراً أو خلال فترة زمنية بعدها مجلس إدارة الجهاز؛ ولا وقع الاتفاق أو التنازل الخالف الصامتين: (7.6) هذا القانون بخلاف.

ومن لم يلبس أن يعطي القانون الحق لى شمس إبلاغ الجهاز بأية مخالفة تقع أحكام هذا القانون، ولكن لسؤال كيف رأى القانون المعلن، رأينا أنه لا بد من بعض التاثير الفرصة للمخالف بتتبع أوصله والعودة إلى الطريق الصحيح والممارسة الاقتصادية السليمة دون رد للعل المعلن الذى كن يتباهى المخرج من سجن أو حبس وتضميد مبالغ في تلكنا بسماسة التاثير الأخرية في لسياسة العقابية الحديثة فتمت المادة 20 أنه على الجهاز أن يثبت مخالفة أحد الأحكام الواردة في المادة 8.7.6 من هذا. نكتب الخالف لنصيب لفرصة إبلاغ وزارة الخلفه فوراً أو خلال فترة زمنية بعدها مجلس إدارة الجهاز؛ ولا وقع الاتفاق أو التنازل الخالف الصامتين: (7.6) هذا القانون بخلاف.

ومن لم يلبس أن يعطي القانون الحق لى شمس إبلاغ الجهاز بأية مخالفة تقع أحكام هذا القانون، ولكن لسؤال كيف رأى القانون المعلن، رأينا أنه لا بد من بعض التاثير الفرصة للمخالف بتتبع أوصله والعودة إلى الطريق الصحيح والممارسة الاقتصادية السليمة دون رد للعل المعلن الذى كن يتباهى المخرج من سجن أو حبس وتضميد مبالغ في تلكنا بسماسة التاثير الأخرية في لسياسة العقابية الحديثة فتمت المادة 20 أنه على الجهاز أن يثبت مخالفة أحد الأحكام الواردة في المادة 8.7.6 من هذا. نكتب الخالف لنصيب لفرصة إبلاغ وزارة الخلفه فوراً أو خلال فترة زمنية بعدها مجلس إدارة الجهاز؛ ولا وقع الاتفاق أو التنازل الخالف الصامتين: (7.6) هذا القانون بخلاف.

ومن لم يلبس أن يعطي القانون الحق لى شمس إبلاغ الجهاز بأية مخالفة تقع أحكام هذا القانون، ولكن لسؤال كيف رأى القانون المعلن، رأينا أنه لا بد من بعض التاثير الفرصة للمخالف بتتبع أوصله والعودة إلى الطريق الصحيح والممارسة الاقتصادية السليمة دون رد للعل المعلن الذى كن يتباهى المخرج من سجن أو حبس وتضميد مبالغ في تلكنا بسماسة التاثير الأخرية في لسياسة العقابية الحديثة فتمت المادة 20 أنه على الجهاز أن يثبت مخالفة أحد الأحكام الواردة في المادة 8.7.6 من هذا. نكتب الخالف لنصيب لفرصة إبلاغ وزارة الخلفه فوراً أو خلال فترة زمنية بعدها مجلس إدارة الجهاز؛ ولا وقع الاتفاق أو التنازل الخالف الصامتين: (7.6) هذا القانون بخلاف.



للمصارف العمل

4600 مليون دولار قيمة إيرادات قناة السويس خلال عام 2007 بزيادة 20.5%

الفريق فاضل يعلى خلال المؤتمر العالى

عن زيادة رسوم الممرين بالقناة بنسبة 7.1% لجميع السفن والتناقلات

أعلن الفريق الضيق/ أحمد على فاضل - رئيس هيئة قناة السويس خلال المؤتمر العالى لإعلان الرسوم -

والذى عقد يوم الأحد 30 ديسمبر 2007 أن عام 2007 قد شهد زيادات في أعداد السفن العابرة وحمولاتها

وكانت بالنسبة للإيرادات مقارنة بعام 2006 وذلك على النحو التالي،



- 1 - بالنسبة لأعداد السفن العابرة :
في عام 2007 بلغ إجمالي أعداد السفن العابرة 20410 بزيادة قدرها 9.4% عما كانت عليه عام 2006.
- 2 - بالنسبة لمحاولات السفن العابرة :
في عام 2007 بلغ إجمالي المحاولات الصافية العابرة حوالى 848 مليون طن بزيادة قدرها 14.1% عما كانت عليه خلال عام 2006.
- 3 - بالنسبة لكميات البضائع العابرة :
في عام 2007 بلغ إجمالي كميات البضائع العابرة حوالى 709 مليون طن بزيادة قدرها 12.7% عما كان عليه عام 2006، وبذلك أصبحت القناة تساهم في نقل حوالى 9.8% من إجمالي التجارة العالمية لنقل البضائع والمنتجات من وإلى 725 مليون طن عام 2008.
- 4 - بالنسبة للإيرادات الخاضعة :
من ناحية عام 2007 بلغ إجمالي إيرادات الخففة من عبور السفن حوالى 4600 مليون دولار، بزيادة قدرها 20.5% عما كان عليه خلال عام 2006.

- 15% من ناقلات البترول الخام ومنتجاته،
- 8% من محلات السيارات،
- ومن أهم أسباب الإيرادات الكبيرة التي تمثقت في كل من أعداد ومحولات السفن العابرة وإلى إيرادات قناة السويس كان سببها
- ارتفاع معدلات نمو الاقتصاد العالمى ككل بصفة عامة ووصولها إلى حوالى 5.0% في عام 2007، وبصفة خاصة في الصين وفى الهند، والتي وصلت فيها معدلات النمو الإقتصادي إلى معدلات قياسية وصلت إلى 10% في الصين و9% في الهند.
- هذا الأمر ساهم بدوره في إحتشاش وإزدهار حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً وزيادة حجم العابرها قناتة السويس.
- ارتفاع أسعار البترول وأسعار تجدير السفن، الأمر الذى أدى إلى إرتفاع تكاليف التشغيل اليومية مما ساهم بدوره في زيادة قيمة الإيرادات التي تحققها قناة السويس لأحد السفن ومطبخها، وزيادة الرغبة بالتصديق لقناة السويس أمام بقاء النقل الأخرى.
- وحضورها تطوير وتنظيم الممرين، اللامى لقناة السويس والتي تمت على مدار السنوات السابقة، والتي وصلت بالغالب المسوح به إلى 62 قدم في عام 2001، هذه الظروف مكنت القناة من إستيعاب حركة التجارة التناميية وعلى الأخص تجارة البترول الخام ومنتجاته والبضائع الصلب والبضائع المحواد.
- ومن الفروع إستكمال محطة التطوير لإزادة الغالبس إلى 66 قدم في عام 2008 وبذلك تصبح قناة السويس قادرة على إستيعاب 60% من ناقلات البترول 99% من ناقلات البضائع الصلب الجالاف و100% من بقى أنواع السفن.

تحليل تجارة مصر الخارجية

الجزء الأخير

بقلم دكتور/ أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

في الجزء الأول استعرضنا الميزان السلمي للبترول وتبين أنه حقق فائضاً في عام 2007/2006 قدره 5980.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 351.8% عن عام 2005/2004، كما استعرضنا الميزان السعوي للقطن ومتجاته والمواد النسيجية الأخرى وتبين أن هذه المجموعة حققت فائضاً بلغ 65.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 82.5% عن عام 2005/2004 حيث تحول الفائض الذي تحقق في غزل القطن عام 2004/2005 إلى عجز قدره 18.9 مليون دولار في عام 2007/2006 وكذلك في القطن الخام الذي تحول الفائض منه في عام 2004/2005 وقدره 68.5 مليون دولار إلى عجز قدره 7.8 مليون دولار، ومما يجدر ذكره فإن هذه المجموعة السعوية (بالرغم من انخفاض الفائض بها) إلا أن هذه المجموعة السعوية هي المجموعة الوحيدة التي تحقق فائضاً بخلاف البترول وتعرض هيميا يلي الموازين لباقي المجموعات .



● الميزان السعوي للمواد الغذائية:

ارتفع العجز في هذه المجموعة من 1189.1 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 1233.4 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 3.7% ثم استمر العجز في الاتساع ليصل في عام 2007/2006 إلى 1752.2 مليون وبنسبة زيادة قدرها 42.1% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 47.4% عن عام 2005/2004 .
ولقد زادت الواردات من هذه المجموعة من 1658.2 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 2365.6 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 42.7% بينما ارتفعت الصادرات من هذه المجموعة من 469.1 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 613.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 30.8% .
وأم سلع هذه المجموعة قد حقق عجزاً قدره 1237.7 مليون دولار في عام 2005/2004 انخفض في عام 2006/2005 إلى 1224 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 1.1% ثم ارتفع لعجز حيث بلغ في عام 2007/2006 1778.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 45.3% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 43.7% عن عام 2005/2004 والجدول التالي يوضح العجز (أو الفائض) والأهمية النسبية لسلع تلك المجموعة (مليون دولار) :

بيانات	2007/2006		2006/2005		2005/2004		%	%	%	%
	(1) قيمة	(2) %	(1) قيمة	(2) %	(1) قيمة	(2) %				
لحوم ومضغراتها	414.4	(23.3)	237.9	(19.4)	190.9	(15.4)	174.2	(15.4)	217.1	(17.1)
أسماك ومضغراتها	147.6	(8.3)	96.1	(7.8)	93.7	(7.6)	153.5	(12.2)	157.5	(12.2)
ألبان ومشتقاتها وبيض	147.9	(8.3)	85.5	(7)	89.2	(7.2)	173	(13.8)	165.8	(13.1)
فواكه وأثمار	41.4	2.3	40.4	3.3	25.8	2.1	102.5	7.9	160.5	12.7
شاي	59.4	(5.3)	85.2	(7)	93.2	(7.5)	110.3	(8.7)	100.9	(7.8)
شعير ومهين وزيوت حيوانية ومشتقاتها	767.4	(43.1)	519.8	(42.5)	515.7	(41.7)	147.6	(11.5)	148.8	(11.5)
سكر خام ومصنوعات سكرية	40.8	(2.3)	90.8	(7.4)	88.8	(7.2)	44.9	(3.5)	45.9	(3.5)
تبق	207.4	(11.7)	149.1	(12.2)	192	(15.5)	108	(8.4)	108	(8.4)
إجمالي	1819.8	102.3	1264.4	103.3	1263.5	102.1	143.9	11.3	144	11.3
	1778.1	100	1224	100	1237.7	100	143.7	11.6	143.7	11.6

● الميزان السعوي للحبوب:

بلغ العجز في هذه المجموعة السعوية في عام 2005/2004 1439.3 مليون دولار حيث بلغت الواردات 1762.1 مليون دولار والصادرات 323 مليون دولار وفي عام 2006/2005 انخفض العجز إلى 1130.5 مليون دولار حيث انخفضت الواردات إلى 1391.2 مليون دولار والصادرات 260.7 مليون دولار وبلغت نسبة الخفض 21.5% ويرجع ذلك إلى انخفاض الواردات من القمح من 1107.1 مليون دولار إلى 880.1 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 20.5% ثم ارتفع العجز في عام 2007/2006 إلى 1456.6 مليون دولار وبنسبة زيادة قدرها 28.8% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 1.2% عن عام 2005/2004 حيث ارتفع الوارد من القمح إلى 1046.6 مليون دولار وانخفضت الصادرات من 10 مليون دولار وبلغت نسبة الزيادة عن العام السابق 18.9% .

من الجدول السابق يتبين أن العجز سلع هذه المجموعة قد ارتفع فيما بين عامي 2004/2005 لجميع سلع المجموعة بنسبة زيادة تراوحت بين 11.7% في الحبوب ومضغراتها 0.9% في الشاي فيما عدا السكر .لحوم ومصنوعات سكرية حيث انخفض العجز في عام 2007/2006 مقارنة بعام 2005/2004 بنسبة بلغت 54.1% .ولقد بلغ العجز في الأسماك ومضغراتها 147.6 مليون دولار بنسبة زيادة بلغت 57.5% عن عام 2004/2005 .

يستلزم الحبوب والدهون والزيوت الحيوانية ومتجاتها بنسبة 43.1% من إجمالي العجز في هذه السلع عام 2007/2005 مقارنة بنسبة 41.7% في عام 2005/2004 يليها في الأهمية النسبية للحوم ومضغراتها حيث تبلغ نسبتها 23.3% في عام 2007/2006 مقارنة بـ 23.3% في عام 2005/2004 .

ومن الجائز لنتظر أن ترتفع الواردات من الأسماك من 98.3

%	2005/2004		2006/2005		2007/2006		%	%	%	%
	(1) قيمة	(2) %	(1) قيمة	(2) %	(1) قيمة	(2) %				
لحوم ومضغراتها	117.8	(7.1)	1107.1	(76.6)	1107.1	(74.2)	1107.1	(74.2)	1107.1	(74.2)
أسماك ومضغراتها	118.8	(7.7)	424.5	(30.5)	350.6	(36.1)	350.6	(36.1)	350.6	(36.1)
ألبان ومشتقاتها وبيض	84.2	9	138.3	11.7	133.9	7.9	133.9	7.9	133.9	7.9
فواكه وأثمار	63.3	(9.2)	141.1	(4.6)	52.6	2.4	52.6	2.4	52.6	2.4
شاي	120.1	(109.0)	1672.7	(111.7)	1283.3	110.3	1283.3	110.3	1283.3	110.3
شعير ومهين وزيوت حيوانية ومشتقاتها	107.1	9	138.3	11.7	133.9	10.3	133.9	10.3	133.9	10.3
سكر خام ومصنوعات سكرية	121.6	100	1534.4	100	1149.4	100	1149.4	100	1149.4	100
تبق										
إجمالي										

(الصادرات والواردات)

الميزان السعوي للمركبات والعربات ووسائل النقل الأخرى:

ارتفع عجز هذه المجموعة من 634.1 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 1487.5 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 134.6% ثم ارتفع العجز إلى 1700.2 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 134.6% عن عام 2005/2004 حيث انخفضت الصادرات من 379.8 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 371.5 في عام 2006/2007 بنسبة خفض قدرها 2.2% في حين إرتفعت الواردات من 1013.9 إلى 2071.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 104.3%.

وبلغ إرتفع العجز في سيارات ومركبات لآل الأشخاص والبضائع من 34.5 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 569.3 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 1550.1 كما إرتفع العجز في أجزاء وإلزام وجراريات السيارات وقطع غيارها من 382.9 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 732.9 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 91.4%.

الميزان السعوي للمعادن العادية ومنتجاتها:

إرتفع العجز في هذه المجموعة من 275.1 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 751.4 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 173.1% ثم إرتفع في عام 2007/2006 إلى 968.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 28.9% عن العام السابق ونسبة زيادة قدرها 251.9% من 2005/2004.

ومن أهم سلع هذه المجموعة ما يلي:-

1 - الألومنيوم خام ومصنوعاته:

وهي البوذية التي خلقت فائضاً حيث بلغ الفائض في عام 2005/2004 139.9 مليون دولار حيث تم تصدير 302.9 مليون دولار وتم إستيراد 163 مليون دولار وأرتفع الفائض في عام 2006/2007 إلى 177.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 626.7% حيث تم تصدير 329.2 مليون دولار وتم إستيراد 152 مليون دولار وفي عام 2007/2006 إرتفع الفائض إلى 33.4 مليون دولار بنسبة خفض بلغت 81.2% من العام السابق ونسبة خفض قدرها 76.1% إلى 458.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 51.4% من عام 2005/2004 ولكن الواردات أرتفعت أيضاً إلى 425.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 160.9% من عام 2005/2004 فهل أرتفعت أسعار الخام التي يتم إستيراده وإذا كان كذلك فكذلك فالعائد لا يتم إرتفاع أسعار الصادرات من المستوعات الألومنيوم بفلس إرتفاع ملحوظ على ما حققته هذه السلعة من فائض.

2 - نحاس خام ومصنوعاته:

أرتفع العجز بها من 40.9 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 75.8 مليون دولار في عام 2006/2007 بنسبة زيادة قدرها 85.3% حيث إرتفع العجز إلى 277.5 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 266.1% عن العام السابق ونسبة زيادة قدرها 578.5% من عام 2005/2004.

3 - حديد خام وحديد صلب ومصنوعاتها:-

أرتفع العجز بها من 293.3 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 672.4 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 129.3% حيث أرتفعت الصادرات من 830.9 مليون دولار إلى 1516.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 82.5% في حين أرتفعت الواردات من 1124.2 إلى 2189.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 94.7%.

وما سبق يتبين أن الميزان السعوي لأمم السلع قد حقق عجزاً قدره 5951.9 مليون دولار وفائضاً قدره 318.9 مليون دولار وذلك يكون صفائي العجز 5633.0 مليون دولار وحقق البترول فائضاً قدره 1323.7 مليون دولار في عام 2005/2004 وفي عام 2007/2006 بلغ العجز السلعة 9294.5 مليون دولار وفائضاً بلغ 122.7 مليون دولار أي أن صفائي العجز قد أرتفع إلى 9171.8 مليون دولار كما حقق البترول فائضاً قدره 5980.1 مليون.

من الجدول السابق يتبين أن السلعة الوحيدة التي إستمرت تحقق فائضاً هي الأرز حيث إنخفض الفائض منها من 138.3 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 133.9 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 3.2% وإستمر إنخفاض الفائض ليصل في عام 2007/2006 إلى 110.1 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 17.8% عن العام السابق ونسبة خفض قدرها 20.4% عن عام 2005/2004. وبلغ إرتفعت الأقمشة النسبية للعجز للقمع والذرة من 99.8% من إجمالي عجز أهم السلع في عام 2005/2004 إلى 107.1% في عام 2006/2005 ثم أنفقت 110.3% من إجمالي عجز أهم السلع وقد تحول العجز في الحبوب والأشجار الزيتية والحببات والمنتجات من 141.1 مليون دولار في عام 2005/2004 بنسبة 9.2% من إجمالي عجز هذه السلع إلى 52.6 مليون دولار بنسبة 4.6% في عام 2006/2005 إلى فائض قدره 33.3 مليون دولار في عام 2007/2006 حيث إنخفضت الواردات منها في عام 2005/2004 من 162.1 مليون دولار إلى 75.7 مليون دولار في عام 2006/2007 بينما إرتفعت صادراتها من 2 مليون دولار إلى 109 مليون دولار وهو اتجاه محمود نرجو أن يستمر.

الميزان السعوي لثلاّات والأجهزة والمعدات الكهربائية

وأجزائها:

حقق الميزان السعوي لهذه المجموعة عجزاً قدره 1289.3 مليون دولار في عام 2004/2005 إرتفع في عام 2006/2005 إلى 1348.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 4.6% ثم إرتفع في عام 2007/2006 إلى 1684.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 24.9% عن العام السابق ونسبة زيادة قدرها 30.7% من عام 2005/2004 حيث إرتفعت الصادرات من 272.5 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 635.1 مليون دولار في عام 2006/2007 بنسبة زيادة قدرها 133.1% في حين أن الواردات إرتفعت من 1561.8 مليون دولار إلى 2319.7 مليون دولار في نفس الفترة بنسبة زيادة قدرها 48.5% ويوضح الجدول التالي الفائض أو العجز للسلع الوارد بينها والأقمشة النسبية لكل منها:

بهايات	(1) قيمة	%	(2) قيمة	%	(3) قيمة	%	(1)(2)(3)
معدات كهربائية ومعدات إلكترونية وأجزاءها	(209.1)	(24.8)	(133.8)	(19.9)	(46)	(7.7)	484.6
الأجهزة الكهربائية المنزلية وأجزاءها	(139.1)	(16.5)	(89)	(12.6)	(225.2)	(37.9)	616.3
الأجهزة الكهربائية التجارية وأجزاءها	(61.2)	(7.4)	(51.6)	(7.7)	(19.2)	(3.2)	318.8
الأجهزة الكهربائية الصناعية وأجزاءها	(219.1)	(26)	(181.1)	(26.9)	(149.2)	(24.3)	146.8
الأجهزة الكهربائية الطبية وأجزاءها	(272.3)	(32.3)	(190)	(22.2)	(110.9)	(18.7)	245.5
إجمالي	(900.8)	6.8	(673.7)	100	(594.3)	100	141.9

وبلغ العجز في السلع الوارد ذكرها في عام 2005/2004 594.3 مليون دولار بنسبة 46.1% من إجمالي عجز المجموعة وأرتفع عجز هذه السلع إلى 673.7 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة 49.9% من إجمالي السلعة ثم إرتفع العجز إلى 834.4 مليون دولار بنسبة 50.1% من إجمالي.

وبلغ عجز العجز في أجهزة الحاسب الآلي وبرامجها 272.3 مليون دولار في عام 2006/2007 بنسبة زيادة قدرها 145.5% من عام 2005/2004 وأرتفعت الأقمشة النسبية لها من 18.7% في عام 2005/2004 إلى 36.2% في عام 2006/2007. كما إرتفع العجز في التليفزيونات وأجهزة الإرسال والإستقبال إلى 219.1 مليون جنيه في عام 2006/2007 بنسبة زيادة قدرها 46.8% من عام 2005/2004 وأرتفعت أهميتها النسبية من 25.1% في عام 2005/2004 إلى 26% في عام 2006/2007. أما عن الحركات والتمويلات والكهربائية وأجزائها فقد إرتفع عجزها إلى 209.1 مليون جنيه في عام 2006/2007 بنسبة وزيادة قدرها 354.6% من عام 2005/2004 وأرتفعت أهميتها النسبية من 7.7% في عام 2005/2004 إلى 24.8% في عام 2007/2007.

وما سبق يتبين أن معظم السلع الواردة بهذه المجموعة هي سلعة إستهلاكية معمرة وإستثناء الحركات والمعدات وإلزام ترشيده الواردات منها حيث أن معظمها له بديل من الإنتاج المحلي.

المنظمات الأهلية غير الحكومية ١٩٩٩

الجزء الأول

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والاقتصادي

يمكن تعريف المنظمات غير الحكومية بأنها هي المنظمات التطوعية التي تؤسس للمساهمة في تنمية المجتمع وهي غير هادفة للربح وعملها يكون خيريًا بعيداً عن الاعتبارات السياسية ولأنها ذات توجه تنموي فإن أعمالها تقوم على أهداف محددة تمثل أهداف مؤسسيها وهي عبارة عن مجموعات أو مؤسسات تعمل بصورة مستقلة عن الحكومة سواء بشكل كامل أو شبه كامل وتتسم أعمالها بالإنسانية والتعاونية أكثر من تميزها بسيادة القيم والأغراض التجارية والموضوعية وفي هذا الإطار يستخدم المصطلح للتعبير عن تلك المنظمات الخاصة التي تقوم بأنشطة الإغاثة الإنسانية والدفاع عن مصالح الفقراء وحماية البيئة وتحقيق التنمية الاجتماعية وغير ذلك من الأنشطة المماثلة.



وهناك عدة اعتبارات يشترط توافرها في هذه المنظمات لإعتبارها هي حكومية أي أنها لا ترتبط ميكانيكياً بالحكومة ولكن هذا لا يعني أنها منعمدة الصلة بالحكومة حيث تحصل منها على مساعدات ودعم مالي وفي كثير من الأحيان تخضع لرقابة الحكومة لأسبابها ومن حيث أنها لا تهدف إلى الربح بل تسعى العام إلا أنه يسمح لها بتلك القرارات وممارسة بعض أنشطتها التي تدور عليها الدخل التي يستخدم في قيامها بغرضها المختلفة حيث يحافظ على بقائها واستمراريتها.

كما أنها تعمل من الهبات والمنح والأهبال التي توفى لها لخدمة الأغراض التي أنشئت من أجلها ويمكن لها هيكل رسمي يتسم بالديمقراطية إلى حد ما وذلك التمييز بينها وبين منظمات القطاع غير الربوي وهي تتمتع بإدارة ذاتية أي تحكم نفسها بنفسها كما أنها قائمة على التطوع والإحسان الشخصي سواء في تأسيسها أو في أنشطتها كما أنه محظور عليها الاشتغال بالسياسة كما لا يسمح لها أن يكون فيها من يعمل من أجل مصلحة ذاتية أو شخصية للمنظمة كما لا الحكومية تمثل مجموعة من المنظمات التي تساعد الفئات المختلفة التي تقع بين السوق والدولة فهي ليست وكالات حكومية كما أنها ليست شركات تسعى للربح.

وما يحيز هذه المنظمات هو الاتصال عن الحكومة حيث يكون لها إجراءاتها وعملياتها الخاصة وأساليبها في الإدارة وتقدير الأمور - ورغم أنها قد تقوم على تحقيق أغراض عامة إلى جانب تراجع مبادئ التجارة والسعي للربح في أنشطتها إلا أن ما قد تحققه فعلياً من أرباح تعود من جديد للإستثمار في المصروف على أغراض المنظمة.

والمنظمات غير الحكومية تجسد نوعاً من القطاع المجتمعي في مجتمعاتنا الحديثة وتقع هذه المنظمات بين القطاعين العام والخاص وتتعد بمثابة منظمات ربط أو وصل بين مكونات المجتمع حيث تربط بين ثلاثة عناصر هي:

1 - الدولة

2 - السوق

3 - الأفراد

ويمكن القول أن للمنظمات غير الحكومية توكيد وظائف متشابهة حيث تتناصر الفقراء واليهمين وتسمى التغيير الإجتماعي كما توفر الخدمات الإجتماعية بل وتشارك هذه المنظمات مشاركة واضحة في عملية التنمية المجتمعية الشاملة وتمثل الإدارة الرشيدة لرفع ونشر الرهابة الإجتماعية وذلك معظم الدول الأخذة النمو تسعى لإصلاح الجبال أمام تلك المنظمات لمشاركة فاعلية في عملية التنمية ويشير التطوع والإحسان الشخصي السمة الأولى التي تميز المنظمات غير الحكومية عن غيرها من المنظمات الأخرى في حين تعد السمة الثانية لكونها ليست بديلاً من الحكومة فالأفراد لهم مطلق الحرية في التجمع وتكوين منظمات يمكنها من خلال الضغط توسيع نطاق مستويات الحكومة وخلق جدول أعمال عام.

أما السمة الثالثة فتعكس في أن للمنظمات غير الحكومية يمكن إعتبارها منظمات عامة بمعنى أنها تقدم خدماتها لعموم الناس وتتسامح في إشباع الإحتياجات المجتمعية الملحة التي تميز الحكومة عن الوفاء بها ولكنها تختلف من الحكومة في كونها لا تتمتع بسلطة القهر والإلزام ولا تطبق مبدأ المساواة الصارمة كما هو الحال بالنسبة للحكومة في ذات الوقت تعد هذه المنظمات أيضاً منظمات خاصة من حيث الإنشاء فالأفراد هم الذين يقومون بتأسيسها كما أنها تدور بنفس أساليب إدارة القطاع الخاص من حيث التشغيل لكنها تختلف من المنظمات الخاصة في كونها لا تهدف إلى الربح بمعنى الواسع كما أن القائمين على إدارتها ليس لهم

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

الغرض من تقديم هذه المعلومات هو أن تكون مرجعاً للمهتمين في الموضوعات المتعلقة بالمنظمات غير الحكومية في مصر.

البيقية في العدد القادم



MAHONEY

E G Y P T

YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

ALICE - HELWAN - HELWAN - PORT SAID

General Agents

3 - EL HELWAN - EL HELWAN
2 - EL HELWAN - EL HELWAN
1 - EL HELWAN - EL HELWAN
Tel: 020 2000000 (6 Lines)
Fax: 020 4582000
E-mail: mahoney@egypt.net



الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار
نوسكو
اللواء/ مازن نديم
عضو مجلس الإدارة المنتدب
المهندس/ محمد مازن نديم
المدير العام
وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهانى لقيادات مصلحة الجمارك المصرية

على الثقة الغالية للقيادة السياسية

لإختيار السيدات والسادة:



السيد الأستاذ/ محمود أبو العلا وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات

السيد الأستاذ/ رؤوف حسين وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع المنطقة الشمالية والغربية



السيد الأستاذ/ على عبد الحليم وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والمحمودية



السيد الأستاذ/ فؤاد الخباطى وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الدخيلة

الأستاذة جورجيت راتب وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك المنطقة الوسطى والجنوبية

السيد الأستاذ/ أبو العباس الصيفى وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الشئون الإدارية والمالية والأمن

السيد الأستاذ/ محمود سالم وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع شئون المصلحة

الأستاذة/ نادره صالح وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الالتزام التجارى



وزارة الاستثمار
أسرته لصاحبه لنقل البحري والبحري



شركة المستودعات المصرية العامة

الشركة الرائدة المتخصصة في مجال التخفيض الجمركي
والنقل والتخزين بالموانئ المصرية

تأسست الشركة عام ١٩٤٣

الشركة حاصلة على شهادات التوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية



• منظومة إدارة الجودة ISO 9001 / 2000

• منظومة إدارة البيئة ISO 14001 / 2004

• منظومة إدارة السلامة والصحة المهنية OHSAS 18001 / 1999

مواقع عمل الشركة

ميناء الإسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس والأديبة - ميناء سفاجا - مرسى نويج -
المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة .



أنشطة الشركة

التخزين : بأحدث الأساليب والمعدات والكوادر الفنية المتخصصة ذات الخبرة الطويلة والأداء المتميز .

النقل : أسطول من المعدات (٥٣) تريلا ، (٧٨) ونش شوكة ، ورافع ، ولوادر - قلابات - لواري (حملات مختلفة) .

التخليص الجمركي : جهاز متخصص في أعمال التخليص بأسعار لا تقبل المنافسة .

التبريد والتجميد : تدير الشركة ثلاجة بميناء دمياط مجهزة على أعلى مستوى بطاقة تخزينية ٢٢٠٠ طن .

ميناء الإسكندرية - • تدير الشركة مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة يتوسط المدن الصناعية والموانئ المختلفة

ويقع على بعد (٣٠) كم من ميناء الإسكندرية و(٢٠) كم من ميناء الدخيلة

بمساحة (٥٠) فدان (٤) مخازن مسقوفة - ١٠ ساحات مكشوفة - سقيفة معدنية) .

• المستودع مجهزة على أعلى مستوى (لجنة جمركية متكاملة - إمكانية تجزئة الرسالة - موازين بسكول أرضي حمولة ٨٠ طن

أطقم فنية مدربة - معدات لتداول كافة أنواع البضائع - نقطة شرطة مستقلة) .

• المستودع مؤمن عليه تأميناً كاملاً ضد مخاطر الحريق والسرقة .

المركز الرئيسي، بجوار باب ٥ جمرك - ميناء الإسكندرية برقياء، جنهوس / إسكندرية

تليفون ٤٨٠٠٥٦٥ - ٤٨٠٢٦٠٣ - ٤٨٠٤٦٢١ / ٣ / فاكس الشركة ، ٤٨١٩٥٩١ / ٣ / فاكس الإدارة ، ٤٨٦٣٥٤٤ / ٣

الضروع ، دمياط ٢٩٠٠٢٧ / ٥٧ - سفاجا ٣٢٥٦٦٢٤ / ٦٥ - السويس ٣٣٤٠١٥١ / ٦٢ / نويج ٣٥٢٠٢٥٤ / ٦٩ - ٣٥٢٠٢٥٤ / ٦٩

المستودع الجمركي بالنهضة ٤٧٧٠٩٣٢ / ٣

Web site, www.egywarehouse.com

Email.marketing@egywarehouse.com - egywarehouse@tedata.net.eg

1911

يشهدان توقيع عقد شراكة مع موانئ دبي العالمية

شهد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء بالقاهرة الذكية توقيع عقد امتياز شركة تنمية ميناء السخنة والسماح لشركة موانئ دبي العالمية للاستحواذ على الحصة الحاكمة في شركة تنمية ميناء السخنة الجاذرة على عقد امتياز ادارة وتشغيل الحوض الاول بميناء السخنة.



الصليب السائل بمساحة تخزينية 400 ألف متر مربع ومساحة للضياف العامة برصيف 800 متر. وأوضح الوزير أن ثقة القيادة السياسية ساعدت في دفع العمل النقل إلى الأمام حيث أنه قطاع إستراتيجي يدعم المجالات المختلفة وخاصة قطاع التجارة والصناعة والسياحة والعمرانية وأن في ضوء التخطيط الجيد لمشروعات النقل المستقبلية فقد توقع رئيس الوزراء أن يقود هذا القطاع قاطرة التنمية ويؤدي دوراً مهماً في تنشيط الاقتصاد القومي ولإثبات القامة .

وأكد الوزير أن خطة الوزارة الخاصة بتطوير الموانئ في مصر تقوم على إفساح المجال أمام الشركات التي لديها القدرة على التسويق للأرصعة البحرية والخدمات المتعلقة بها وجذب شركات الملاحة العالمية والتي منها شركة موانئ دبي.



السيد اللواء يحيى / ممدوح دراز رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر
والسيد الريان / أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السفنة
يقومان بتوقيع عقد الشراكة



7 مليارات جنيه لتطوير ميناء السخنة



سيتم إنشاء وطرح أرصفة جديدة لمستثمرين جدد وهو إضافة استثمارية متميزة لشركات عالمية متخصصة في النقل البحري وإدارة الأرصفة والموانئ وأن مصر تمتلك موقعا إستراتيجيا وصالة مدرية واستقرارا سياسيا وأمنيا يدعم مشاركتها في حركة التجارة العالمية وإنشاء الأرصفة وإدارتها وتسييل الخدمات اللوجستية والصناعات الخفيفة. قال وزير النقل: أنه تم تطوير ميناء الإسكندرية وإعادة بنائه بالكامل وبعد الآن ميناء الدخيلة وسوف يفتتحه الرئيس مبارك خلال الفترة القادمة وأن هناك عدداً من المشروعات الاستثمارية . وأن قطاع النقل البحري شهد طفرة غير مسبوقة خلال العامين الماضيين وجذب شركات عالمية كبيرة للعمل في الموانئ المصرية ومنها شركة دبي العالمية التي تعد أحد أكبر الشركات المتخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ وأعرب عن تفاؤله بهذه الشراكة التي ستساهم في تنمية ميناء السخنة أهم الموانئ المحورية الشاملة في البحر المتوسط وربطه بشبكة الموانئ العالمية وزيادة حجم تداول الحاويات والبضائع العامة.



وأكد سلطان أحمد بن سليم أن توقيع الاتفاقية يجسد السياسة الحكيمة بين مصر والإمارات لزيادة الروابط الاقتصادية بين البلدين بما يعكس العلاقات المتميزة بين الرئيس حسني مبارك والشيخ خليفة بن زايد رئيس دولة الإمارات .. مشيراً إلى أن هناك فرصاً وأعدة تراهها شركة موانئ دبي في أهمية ميناء السخنة حيث يوجد على شريان بحري مهم يربط أوروبا بآسيا وبذلك له أهمية عالمية.

كما أشاد بالنمو الإقتصادي الذي تشهده مصر مؤكداً التزام موانئ دبي بتطوير ميناء السخنة ليرتبط مع شبكة الموانئ التي تديرها الشركة وعددها 43 ميناء موزعة بين شرق آسيا إلى أمريكا. وقام بتوقيع العقد اللواء بحري/ ممدوح فراز رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر والريان أسامة الشريف رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السخنة.



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.

بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر

وجميع العاملين
يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى
ممدوح دراز

على الثقة الغالية

التي أولتها سيادته

القيادة السياسية بتعيين سيادته
رئيساً لهيئة موانئ البحر الأحمر

ويتمنون لسيادته

دوام التوفيق والنجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.

بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر



يتقدمون بأخلص التهاني
للسيد اللواء بحرى

إبراهيم محمد صديق
بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيساً لمجلس إدارة



الهيئة العامة لميناء بورسعيد

ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفي للشحن الجوي
رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولي
نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية
يتقدمون بخالص التهاني لقيادات مصلحة الجمارك المصرية

على الثقة الغالية للقيادة السياسية

لاختيار السيدات والسادة:

السيد الأستاذ / محمود أبو العلا وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات

السيد الأستاذ / رؤوف حسين وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع المنطقة الشمالية والغربية

السيد الأستاذ / على عبد الحليم وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الاسكندرية والمحمودية

السيد الأستاذ / فؤاد الخباطى وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الدخيلة

الأستاذة جورجيت راتب وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك المنطقة الوسطى والجنوبية

السيد الأستاذ / أبو العباس الصيفى وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الشئون الإدارية والمالية والأمن

السيد الأستاذ / محمود سالم وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع شؤون المصلحة

الأستاذة / نادرة صالح وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الالتزام التجارى



قرارات وزير النقل

رقم 76.77.78.79.80.81
صادر في 2008/2/7

- إعتباراً من تاريخ صدور القرارات التالية
- يتولى السيد / عادل لطفي عبد الحليم الخشن العمل مستشاراً لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لإنشاء الإسكندرية
 - يتولى السيد / رؤوف محمود أحمد يسوي العمل مستشاراً لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لإنشاء الإسكندرية
 - يتولى السيد / وحيد محمود أحمد محمد شهاب العمل مستشاراً لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر
 - يتولى السيد / عثمان مصطفى أحمد شوقي العمل مستشاراً لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر
 - يتولى السيد / محمد إبراهيم أحمد مدين العمل مستشاراً لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لإنشاء بورسعيد
 - يتولى السيد / محمد عبد القادر عبد الله جاب الله العمل مستشاراً لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لإنشاء بورسعيد
 - واسرة تحرير المجلة تهني السادة المستشارين بهذه الثقة الغالية

790 مليون ريال إيرادات ميناء الدمام لعام 2007



الأستاذ

دكتور الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم التميمي مدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام بالمملكة العربية السعودية أن الميناء شهد طفرة تشغيلية خلال العام الماضي 2007 لم يسبق لها مثيل من قبل ، إذ بلغ حجم المناولة خلال العام الماضي (20.943.386) طن وتأتي زيادة مقاديرها (3.036.601) طن وتأتي من العام المنصرم 2006 كما بلغت الإيرادات المحققة في الميناء خلال العام المالي (790.811.182) ريالاً وبزيادة 16% بلغ إجمالي المناولة الواردة 16.729.274* طناً وتأتي في حين كان عام 2006 13.620.189* طناً وتأتي أي زيادة قدرها 3.109.085* طن وبزيادة زيادة أكثر من 22% وتجاوزت عدد الحاويات المناولة في الميناء حاجز المليون حاوية لـ بلغت في عام 2007 1.087.395* حاوية بينما كانت في عام 2006 941.828* حاوية أي زيادة نسبتها قرابة 16% وذكر التميمي أن عدد السفن لم تزد نسبة زيادتها على 33% رغم الزيادة في الطن وبعد الحاويات وهذا يرجع إلى استخدام أجيال جديدة من السفن ذات السعة والأحجام الكبيرة وارتفاع الأسيلا/ نعيم أن يشهد ميناء الملك عبد العزيز والدمام خلال العام المالي مستقبلاً أكثر تنامياً وازدياداً في جميع عمليات التشغيل نظراً لما يقدمه من خدمات سريعة متميزة تجلب السفن والبضائع للميناء ولتسهيل حركة البضائع واختصار الدورة المستندية والورقية لحركة البضائع بما يسهم عملية تسع البضائع وسرعاتها وكذلك النشاط الاقتصادي الذي تشهده المملكة.

طلال أبو غزالة وشركاه الدولية "تاجي" و16 شركة عالمية يحصلون على العضوية الكاملة في منتدى مكاتب المحاسبة (FOF) التابع للاتحاد الدولي للمحاسبين (IFAC) - نيويورك

أعلن منتدى مكاتب المحاسبة أسماء الشركات التي حصلت على العضوية الكاملة وذلك استمست لمعايير كونه في جولة أعمال التدقيق الدولية. نيويورك 22 كانون ثاني/ يناير 2008 - أعلن منتدى المحاسبة (FOF) Forum of firms الذي أسسه الاتحاد الدولي للمحاسبين International Federation of Accountants (IFAC) في نيويورك. أسماء الشركات العالمية الأولى كاملة العضوية في المنتدى. وقد شملت القائمة شركة طلال أبو غزالة وشركاه الدولية "تاجي" لتدقيق الحسابات إضافة إلى شركات المحاسبة الأربع الكبرى في العالم وشركات أخرى جميعها من البلدان العربية. وذلك أصبحت أبو غزالة الشركة العربية الوحيدة والأولى من بين هذه المجموعة من خارج الدول الغربية. يذكر بأن الاتحاد الدولي هو المنظمة العالمية المسجلة في الرقابة على مهنة المحاسبة والتي تضم في عضويتها 156 هيئة من 114 دولة بما يمثل أكثر من 2,5 مليون محاسب يعملون في القطاع العام والخاص والحكومي والتعليم.

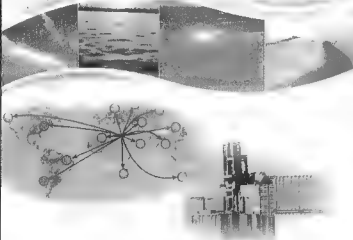
وكان الاتحاد الدولي للمحاسبين قد أنشأ منتدى مكاتب المحاسبة (FOF) عام 2002 بهدف إدراج الشركات التي تعمل عبر القارات وتلتزم باستخدام معايير التدقيق الدولية والتي طبقت برامج رقابة على الجودة على نشاطاتها عبر القارات واستمرت متطلبات السلوك المهني. ومن المعروف أن الأستاذ طلال أبو غزالة هو أول عربي انتخب لمجلس إدارة الاتحاد وذلك في عام 1992 إضافة إلى إنتخابه إلى عضوية مجلس معايير المحاسبة الدولية ومجلس إدارة ممارسات التدقيق الدولية في الفترة 1988 - 1990.

وأعلن الأستاذ طلال أبو غزالة عن إحتفازه بهذا الإحتراف من الهيئة الدولية الرابع لجهة تدقيق الحسابات في العالم والتي جاءت لتؤكد التزامه ومهنته في مكاتبه الستين بنظم المعايير الدولية في أداء خدماتها فنياً ومهنية منذ تأسيسها عام 1972.

واسرة تحرير المجلة تهني الأستاذ طلال أبو غزالة بهذه الثقة الغالية



EGYTRANS



Port	Vessel	Voyage No.	Sailing date
Freshwater	Cop Asia	788	03/02
Hamburg	Nano	144	12/03
Gem	Jolly Cruise	20	15/02
New York	Al Wajda	485	05/02
Jeddah	Br Sana	650	09/03
Valencia	Cop Risa	482	07/02
Rotterdam	Quantic Ibis	482 W	12/03
Singapore	Kio Waka	406 X	11/03
Antwerp	Reth Boht	977	04/03



IT CLUB



الإعلامى الراحل مجدى منها

في آخر حوار مع ثروت الشليمى

كان الجو شديد الحرارة وكانت نسبة الرطوبة تفوق الاحتمال، وعندما يتعاقب الحر الشديد مع الرطوبة الخافقة وسط الزحام البشرى والتكدس المرورى فحتمًا ستكون القوضى هي العنوان الأكثر وضوحًا !
باتت القاهرة عاصمة للزحام والمعاذرة .. كتل بشرية تتحرك بعشوائية في كل الاتجاهات ، الحركة المروية ليس لها مثيل على مستوى العالم
(القاهرة) لم تعد (قاهرة) لأعدائها وإنما أصبحت (قاهرة) لأبنائها وزوارها وقاصديها وقاطنيها !! فلم ولننا جميعا الصبر والسوان !!

كان موعدي تمام العادية عشرة صباحاً وكان المكان المقصود هو أحد التصور التاريخية بشوارع القصر العيني بوسط القاهرة حيث يعمل الزحام أقصاه المتيق من هذا الوقت من السنة .. نظرت إلى ميمتى من نافذة السيارة فوجدت كل ما يذئ العين ويصم الأذان ويصيب النفس بالفزع والألم والصرسة على ما آل إليه حال عاصمة البلاد .. بيد أن (الفرق قد اتسع على الرائق) فالعشوائيات والتلوث والإزحام ضربت بجزورها في الأمواق فلا يمكن أن يتم إعادة تنسيق القاهرة ولا يمكن أن نمنع هذه الكتل البشرية من التجول في شوارع القاهرة ولا يمكن لأي جهة أن تسيطر على الحركة المروية ولا على سلوكيات قادة السيارات ... إذن ما هو الحل ؟ وبعيداً عن الشعارات بيد أننا لا نملك وقتاً ليكاف على التبن (المسروق) !! فالتفكير الموهى سوف يكوننا حتماً إلى حزمة من الحلول نختار منها ما هو قابل التطبيق .. بيد أن إنشاء عاصمة جديدة سيكون هو الحل الأمثل وربما الأود، فالقدرة باتت عجوز هقيم يملو وجهها كفة دالمة، وحين ندفن فهمنا وضعت من مساحيق تجميل وجهها فإنها أبداً لن تدوم جميلة، إذن لابد أن نبدأ في البحث فوراً عن عروس جديدة

وجدت نفسي أبحث عن بدائل تصلح لانتقال العاصمة ، اكثروا ، السادات ، الماشر ، ماهي مميزات وميوب كل طرح من هذه الطروحات فهنا أيقظني صوت السائق (لحنا وصلنا قمر روزا ليويسف) تبتهت إلى أن لقاني مع (مجدى منها) سيكون في مكتبه الكائن بقصر روزا ليويسف العتيق بشوارع القصر العيني .. إننى على أن انضال لأبداً القابلة مع مجدى منها الذى اعتزته ويعتبره الكثيرون (الضمير الذى يمشى على قدمين) وخلال دقائق انتظرت حضور (منا) كان القصر يعج

بازرار من أصحاب المصالح وأصحاب المظالم وكان مجدى منها هو القاسم المشترك .. حيث كان يمد يد العون للجميع ويسمع الجميع ويقول كلمات الحق غير عابى بأحد ، إزباد حتى للرجل وترقيت بصومه .. لمعات وبخل مجدى منها حيث يتألفا أطراف العديد حول فكرة الكتاب وبداننا الحوار سألته .. عن أولويات الإصلاح كما يراها ويؤمن بها حتى نستطيع أن نقيم بإعداد جدولاً لوبن يسير بلا جدول أعمال

قال مجدى منها لكى نضع جدول أعمال يعبر عن الأولويات الوطنية لابد أن تكون نقطة البداية والإنطلاق في الإصلاح السياسى الشامل ولدى يقين وثقة بأن (تداول السلطة) هو الثمرة النهائية لجميع برامج الإصلاح .. إن إطلاق الحريات العامة واحترام قواعد الديمقراطية هما الطريق الأحدث للوصول إلى الهدف الاسمى وهو (تداول السلطة)

إن قضية الإصلاح السياسى لابد وأن تحتل صدارة إهتماماتنا إذا كنا جادين حقاً في عملية الإصلاح، لأننا لا يمكن أن نبدأ في خطة إصلاح التعليم على سبيل المثال دون إيجاد رؤية سياسية ثابتة من الخطة الحاكمة التى يفترض أنها تمثل الشعب وتعبير عن أولوياته واختياراته من خلال تفعيل دور المجالس النيابية التى من المفترض أن تكون موجودة في مواقفه بإرادة الجماهير .. تلك الإرادة المستمدة من العقد الاجتماعى والتى يتم تنظيمها من خلال الدستور والقوانين التى يتوافق عليها وحولها جميع فئات المجتمع بكافة طبائفه وتوجهاته ومرجعياته، بيد أن غياب الحرية والديمقراطية الحقيقية تجعل من الإصلاح للشورى في الحالات الأخرى كالعليم والإقتصاد والعدالة الإجتماعية ضرباً من الخيال والجذون ، إطلاق الحريات العامة خصوصاً حرية تكوين وتشكيل

الأحزاب السياسية ، وإستقلال القضاء وشيوع مبادئ العدالة داخل المجتمع، كل هذه العوامل تشكل إجمالاً عمليات الإصلاح السياسى المقصود ، وأكبر أن الشرة النهائية للإصلاح السياسى ستكون حتماً تداول السلطة الذى يمثل سلف التطبيق السلمى للديمقراطية السلمية نظرت الأستاذ مجدى منها في دمشة وإستغراب قائلاً ..

ولكن كيف يمكن هناك تداولاً حقيقياً للسلطة في مجتمع يله حكماء ويضعف فراعينه الواحد تلو الآخر حيث يدخل الفرعون من هؤلاء إلى كرسي الحكم واقفاً على قدميه ولا يترك هذا الكرسي إلا وهو ممدد على ظهره متوجهاً إلى العالم الآخر ؟

تداول السلطة ليس له إلا طريق واحد هو الحرية الحقيقية وتطبيق مبادئ الديمقراطية غير المزيطة ، تداول السلطة هو ثمرة الغرس الديمقراطية وبذرة لحرمة الإصلاح الأخرى المزمجة شارها .. إننا نعيش حالة ضبابية قاتمة فالمشاكل والأزمات عميقة ومتداخلة والذاكرة و الأمل يؤمن أن الوضع الراهن هو الأفضل في تاريخ مصر والثاني على قناعة بأن هذه المرحلة هي الأسوأ على مر التاريخ وبين كلا الفريقين تبقى الأغلبية الصامتة التى تؤمن بأن كلا الفريقين على صواب !! وهذه إشكالية أخرى وبسمة من سمات المجتمع الذى يعاني من نقص حاد في عناصر الحرية ويحتاج إلى جرعة متزايدة منها حتى يصل إلى مرحلة فهم ما يدور حوله من أحداث

إن أولويات الإصلاح من وجهة نظري هي الإصلاح السياسى بالمعنى الشامل .. فالإنتخابات الحرة ، لثرية مستقرز بلا شك قيادات تستطيع أن تلبى طموحات الجماهير .. وقبل أن تلبى لمحواتهم مستحقهم وتعلم إختياراتهم وتوجهاتهم، تلك القيادات لابد وأن تؤمن أن الجماهير هي التى تصنع الأحداث وتختار القيادات

الشامل والذي سيؤدي حتماً إلى إصلاح التعليم ومن ثم رفع معدلات الوعي ومن ثم أيضاً ستكون هناك مشاركة فعالة وعند هذه النقطة سيكون دور المثقفين وحملة الأقلام وأصحاب المنابر في غابة الأهلية

قلت له أن الحديث عن الموروث الحضارى يدفعنا الى التساؤل عن

(تاريخ مصر) حيث نستطيع أن نغير المستقبل لكن
يستحيل أن نغير الماضي وهنا في مصر فمستقبلنا
يرسمه أعدائنا وللماضي تتم كتابته عبر كتابات خاطئة
والتاريخ أو حتى كتابات غير موضوعية
الاستاذ / مجدى منها

* من يكتب تاريخ هذا الوطن ؟ ماهي الجهة التي تراجع ما يكتب ؟

«وهل من الأجدي إنشاء كيان لجمع وحفظ الوثائق
لكتابة التاريخ؟

يقول . مجدي مهنا . منذ مايقرب من خمس سنوات أثرت
هذا الموضوع وتساؤلات من يكتب تاريخ مصر؟ تقريبا

نفس السؤال وللأسف والأسى
حتى الآن لم يجيبني أحد ولم أعر على إجابة شافية

100

رواضة ومعدة في هذا الصدد
أنه لغز كبير فالقارئ يجب أن يكون مرآة حقيقة لما حدث

في الماضي ، حتى يمكن قراءة مفردات ذلك الماضي بطريقة سليمة ومنطقية لكن الحاصل أن التاريخ الموجود

هاليا يعتبر موجهها بطريقة كاتبيه والآن لايمكن أن نضع ايدينا على تاريخ مكتوب وعمود بطريقة سليمة ومنطقية

عموماً إن كتابة التاريخ تحتاج إلى وثائق ومعلومات وبيانات سليمة وصحيحة وغير قابلة للتشكيك من أحد

وبالتالي لن نصل إلى الحقائق التي نرقى إلى أن تكون

تاريخياً إن المذكرات التي تخرج علينا بين الحين والحين ما هي إلا رؤى شخصية وأراء يركز أصحابها على توجيه

التاريخ تجاه زوايا تمجد اسمائهم ونبذ عنهم ما يكون
قد علق بغسمائهم من جراء سرد التاريخ من وجهه نظر

استاذ / مجدى مهنا

الوضعية الطبيعية ولا داعي للشك في إمكانية حدوث

الحضاری...

سألت الرجل عن دور الشعب المصري فيما يجري حوله ؟

صنعت الرجل برمه ووضع يده على رأسه وقال (إنه شئ مؤلم ومحزن أن نرى هذه السلبيية المستفزة من هذا

إن ذلك يمثل لغزاً مهيراً يحتاج إلى البحث والتحليل

والتفريق
وتاريخيا فالشعب المصري لا يثور إلا في حالات محدودة

و محدّية ، بيد أن المساس بالدين أو العرض أو الأرض
وأخيراً لقمة ، يعيش مما دوافع الانفجار والثورات وهذه

المصريين ، لكن في كل الأحوال فإن هذا الشعب

وتطلق الشريرة الاولى والشعب حينئذ لن يخذل

النقطة وعاما التاريخ فكل الثورات التي شهدتها

لم تكن وليده تحركات الشعب التلقائية بل كانت وليدة فكرة وطنية وحداثة نادرة من أجد الزعماء

المسلمين التف حوله الجميع وإستطاع أن ينشرها
بمسوقها الجماهير فالتفت تلك الجماهير حول

هذا القائد وكانت هكذا كل ثورات مصر على مر التاريخ وذلك من يرى أن الشعب المصري سلبى

ولا يثور ولا يتحرك من تلقاء نفسه وإنما يعيش حالة من الخنوع.

رغم كل هذه الموروثات الحضارية للإنسان المصري، ولم ترصد للإنسان المصري حركات ثورية جماعية تلقائية

ولأنما تحركات فردية قادت الشعب للعمل الجماعي بعد ذلك فمحمد علي الكبير وصلاح الدين الايوبي و أحمد

عراقي و مصطفى كامل حتى وصلنا إلى آخر الزعماء
جمال عبدالناصر وهذه هي المشكلة الكبيرة (السلبية

هَذَا تَدَخَّلْتُ فِي الْحَدِيثِ مُوجِّهًا سُؤَالِي إِلَيْهَا قَائِلًا : مَا هُوَ

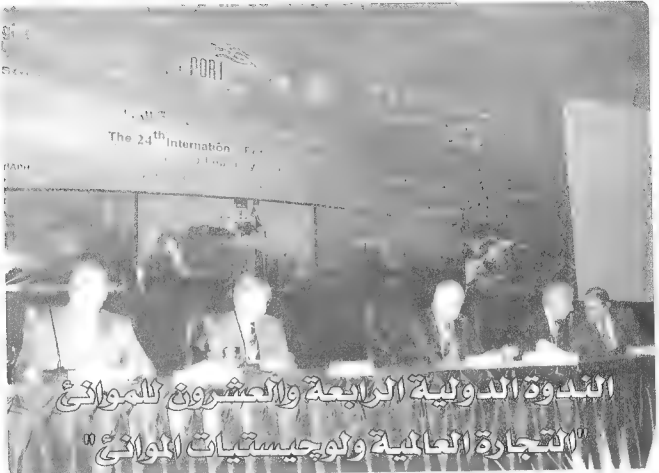
كل هذا المبرر يجب أن يفتقر إلى علاج فعال

هذا الوطن، يجب علينا أن نكتب الحقائق وننشر المبادئ

جديدة تدب هي أوصل ذلك الشعب، أن واجبنا ليس قراءة

بكثير .. دورنا أن نساهم في تشكيل وجدان ذلك الشعب
لكن بيد أننا سنفود إلى النقطة التي انطلقنا منها وهي

تداول السلطة من خلال منظومة الإصلاح السياسي



تغطية محمد صابر

في إطار التضايف والتعاون الدولي وفي ظل المناخ العالمي للتجارة العالمية والتي شهدت طفرة ونقله أستبان وشهد لها العالم أجمع. أقيمت الندوة الرابعة والعشرون للموانئ تحت رعاية معالي وزير النقل المهندس / محمد منصور، تحت عنوان (التجارة العالمية ولوجيستيات الموانئ) والتي ينظمها معهد تدريب الموانئ بالتعاون مع :

- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (AASTMT)
- إتحاد الموانئ العالمية (IAPH)

- المركز البحري الدولي باليونان (IMC)

في الفترة من 17-19 فبراير 2008 بمدينة هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية
- عرضت الندوة وسط نخبة من العاملين بقطاع النقل البحري من مختلف الدول ورؤساء هيئات الموانئ ورؤساء كبرى الشركات ورجال الأعمال والإعلاميين.

ولذلك يهدف مناقشة المفاهيم التي إرتبطت بالدور الهام للموانئ البحرية لما تقدمه من خدمات متميزة للأجيال الحديثة من السفن وما يرتبط بها من خدمات لوجيستية ، واستعراض التطورات الإستراتيجية لنظمه الخدمات اللوجيستية وعلاقتها بالموانئ البحرية والنقل الدولي متعدد الوسائط وأثره على ازدهار حركة النقل الدولي وكذا مناقشة وتحليل التجارة العالمية ودور الموانئ وكيفية تحديثها لتواكب الموانئ الأوروبية في ظل التطورات والتغيرات المتلاحقة والمتسارعة.

كما أكد أهم حلقات سلسلة النقل والخدمات اللوجيستية مما استوجب ضرورة إجراء عمليات تطوير مستمرة سواء في بنيتها الأساسية أو التقنية ، أو في الأساليب الإدارية الشبكية حيث تتميز هذه الحركة بسمات معينة أهمها سلسلة التوزيع العالمية وخدمات النقل الدولي متعدد الوسائط ومراكز التغيرات المتلاحقة والسمي نحو ديناميكية السوق الملاحي العالمي، وتدفق حركة البضائع والمواويل في سر سرعة بآلات تكلف.

لذا فقد حرص معهد تدريب الموانئ دوماً على رصد التطورات والمفاهيم والإستراتيجيات التي تطرأ على هذا المجال لاختيار موضوع العام لتكون (التجارة العالمية ولوجيستيات الموانئ) وإشار الأستاذ الدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم ولتكنولوجيا النقل البحري أن ندوة الموانئ الدولية أحد المؤتمر الهامة على المستوى المحلي ولأقليمي وقد استطاع معهد تدريب الموانئ الإنتظام في مقدمتها سنوياً على مدى أربعة وعشرون عاماً وبهذا المستوى المميز مما يعكس الجهد الكبير المستمر الذي يبذله المعهد سنوياً لتخرج هذه الندوة بالشكل اللائق والمميز الذي أستطاع أن يجذب ويحقق أرقاماً قياسية في عدد إلسادة الحضور المشاركين للندوة إقليمياً وعالمياً ويعرض هذه الندوة بعتر من الموضوعات التي تستحوذ على أهتمام المسؤولين في وزارة النقل والمهنيين بصناعة الموانئ حيث إنه يتجه نحو التجارة العالمية والأنشطة الإقتصادية والأكاديمية بدورها ومن خلال رسالته المستمرة لم تتوان في تقديم المشورة وإسهام في دعم تطور الموانئ المصرية نظراً لأهمية دور اللوجيستيات

وصاحب الندوة للعرض السنوي للخدمات البحرية للشركات المحلية والعالمية العاملة في مجال خدمات الموانئ والنقل البحري ونظم المعلومات والامسابات .

- هذا وقد أعلن المهندس / محمد منصور وزير النقل في كلمته التي ألقاها نهاية عن سيالته اللواء بحري/ توفيق أبو جندية رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية أن التجارة الدولية لعبت دور محوري في ضوء القوة التكنولوجية والمفاهيم اللوجيستية المتكاملة في التطورات المستقبلية للموانئ البحرية والخدمات التي تواجهها في سبيل تحقيق أداء أكثر كفاءة وفعالية حيث أن التكنولوجيا لها أثرها في تطوير الموانئ وهي المحرك الرئيسي لعمليات الإنماء الاقتصادي والاجتماعي في البلدان وفي ظل التنافس يظهر الموانئ الجديدة أصبح إلزاماً علينا الأتجاه إلى تطوير الخدمات بالموانئ لتكون مركزاً لتقديم أنشطة لوجيستية متكاملة تخلق قيمة مضافة للملاحة وكذا دعم الإصلاح الإقتصادي وإيجاد مناخ يشجع على جذب الإستثمارات وأرتكزت الخطط التي أعدتها وزارة النقل على محاور ثلاث :

الأول، تطوير البنية الأساسية للموانئ الحالية وإنشاء موانئ جديدة
الثاني، تطوير وتنمية مهارات الكوادر البشرية العاملة في قطاع الموانئ النقل البحري
الثالث، تطوير نظم التشغيلية وتحسين النظم اللوجيستية وتوكيد الجودة والسلامة والأمان. ووضح أسيد الدكتور/ حمدي حسان مدير معهد تدريب الموانئ أن تزايد حركة التجارة العالمية وإنعاشها على النقل الدولي في العقد الأخير أحدثت تغيرات جذرية وبرز دور الموانئ

تأجيل الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ العالمية ولوجيستيات الموانئ

في الموانئ وتأثيرها على التجارة العالمية كانت الأكاديمية مسابقة في الاعتماد بهذا النشاط حيث أنشئت قسمًا للنقل الدولي والوجيستيات وسعت النواحي الموانئ المصرية والعربية من خلال برامج تدريبية وتأهيلية تبذل للمعايير الدولية المنظمة البحرية IMO وكذا منظمة العمل الدولية ILO. استضافت معهد تدريب الموانئ منذ نشأته عام 1982 في دعم فتراته ليرتقي من معهد محلي على نطاق مدينة الإسكندرية إلى معهد إقليمي ثم معهد دولي مع دعم وزارة

النقل وتجهيزات مدني وزير النقل. وأهداف الوزارة/تأهيل كوادر جديده رئيس ميناة الإسكندرية أن التطوير التكنولوجي الهائل كان له أثره في الموانئ حيث إنه يعتبر الركيزة الرئيسية في الاقتصاد العالمي مع رؤية المفاهيم الوجيهة الكلية والتحديات التي تواجهها ومع ظهور الموانئ الجديدة وزيادة المنافسة وهذا أوجب علينا إعداد الموانئ لهذا الصعد ومن أجل الرقعة الجيدة والمتلاحقة وعرضت الوزارة منذ فترة زمنية نحو إعداد الموانئ والبنية التحتية وإنشاء موانئ جديدة وتخطيط الموانئ وزارة النقل خطة نحو جذب الاستثمارات العالمية العاملة في تقديم الخدمات الوجيهة عبر الاستفادة من تطوير الموانئ المصرية الصمغونية الموانئ المصرية لإستقبال هذه الخدمات وأوضح أبو جينة أن الخطة تضمن تسريع مساهمة القطاع الخاص في تطوير وإعادة تطوير الموانئ وأن أصبحت الموانئ المصرية على قائمة الموانئ المنافسة عالميًا من خلال جذب شركات خدمات الوجيهة والنقل الموانئ العالمية الإسكندرية المنطوية.

وقد ناقشت الندوة على مدى ثلاثة أيام في (7) جلسات عدد (21) ورقة بحثية مقدمة من ممثلين من:

فرنسا - إنجلترا - فرنسا - كوريا - إيطاليا - اليابان - السودان .

وكانت الجلسة الأولى بعنوان: تطوير الموانئ العالمية برئاسة السيد/ جايي فراتير المدير التنفيذي - شركة الإسكندرية لخدمات الحاويات الدولية مصر -

تحدث موني العالم وأقام السيد الدكتور/ ساتوشي إيتو مستشار عام إتحاد الموانئ العالمية (IAPH) - اليابان

في الميناء المحوري الأساسي لمصر كمدخل لأسواق شرق البحر الأبيض المتوسط والبحر المتوسط يومية مصر الخلية العالم الخلية العالم السيد/ كيم هولترمان مدير عام شركة قناة السويس لخدمات ميناة شرق بورسعيد - مصر

في صوب إستراتيجية أعمال مستخدمة وشاملة في صناعة الخطوط الملاحية المنظمة وأقام الدكتور/ إيمان الكس مدير البحوث والاستشارات - معهد فورماندي للأعمال - القاهرة - فرنسا

إدارة الموانئ والطاقت الكامة وأقام الدكتور عبد الرحمن توفيق رئيس مجلس إدارة مركز الضمان التامح مصر

الضمان التامح مصر الرئيسة السيد/ كيم هولترمان مدير عام شركة قناة السويس لخدمات الحاويات الدولية (IAPH) - اليابان

في ميناء أسكندرية منحل مصر لتجارة البنية الأساسية وأقام الأستاذ الدكتور/ إسماعيل مبارك مستشار رئيس ميناة المين السبعة والخمسة للشطب - مصر

في التجهيزات والتحديات المستقبلية لشركة الإسكندرية لخدمات الحاويات الدولية وأقام الأستاذ/ جايي فراتير المدير التنفيذي لشركة

التخطيط ال RFID في محطات الحاويات وأقام السيد المهندس/ أشرف قطيب منسق تشغيل لشركة إسكندرية لخدمات الحاويات

في تحسين النافذات الرئيسية لتطوير والتشغيل الفعال لحطة الحاويات وأقام السيد/ سامح بديع بيبي أستاذ مساعد بحوث جامعة دنوع - كوريا

الجلسة الثانية: بعنوان إدارة لوجيستيات الموانئ برئاسة

سعادة اللواء بحري/ هشام السرساوي رئيس قطاع النقل البحري - مصر

في لطق البحرية السريعة وأقام الدكتور/ برنارد فرانكو مستشار في الضمن وإدارة الموانئ - معهد حوض البحر المتوسط للنقل البحري، مرسيليا - فرنسا

التشريعات القانونية والأطر التشريعية للموانئ وأقام الدكتور/ أوريوت فيدي أستاذ القانون البحري بمعهد بوروميد - فرنسا

في نموذج إيهياكي منتهي لدعم مراقبة العمليات الوجيهة للموانئ وأقام الدكتور/ روبرتو ريفيتيرا أستاذ مشارك جامعة جنوا إيطاليا

الجلسة الثالثة: بعنوان تطويرات منظومة لوجيستيات الموانئ برئاسة

الأستاذ الدكتور/ عماد عبد الفتاح رئيس قسم نظم المعلومات بمركز البحوث والإستشارات كوروجيا المعلومات ولوجيستيات الموانئ وأقام المهندس/ جمال قطب نائب المدير

أميرال - تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

في تطوير منظومة النقل البحري - نقل سيارات وأقام الأستاذ/ جاي أن جونج أستاذ مساعد بحوث - جامعة دنوع إيه - كوريا الجنوبية

إجتماع لجنة تيسير التجارة



الاستاذ
عبد الحامد عبد

- 3 - الإجراءات التي وضعتها هيئة الإناء لوزن السيارات الفارغة والمحملة وم ترتب على ذلك من تعطيل التحميل والتفريق ما يقرب من 4 ساعات للسيارة
- 4 - ميكنة جميعات الصانر لوكالة تطوير الإجراءات لمركبة مع زيادة البجان الجمركية لإتمام الإجراءات بالصاننر بسهولة وسرعة الإجراءات.
- 5 - تفعيل العمل بالمانشيتو الإلكتروني مع توريد وتجهيز العاملين بالمانشيتو والشركات المتعاملة معه على أن تكون فترة الاختبار اعتباراً من يناير 2008 وحتى مارس 2008 ليان نقاط الضعف في هذا النظام وكيفية التغلب عليها.
- 6 - الاعتماد بتطوير باقي النماذج الجمركية وخصوصاً بورسعيد /معياط / السخنة أسوة بما تم في جمارك الإسكندرية والسخيلة وذلك اعتباراً من بداية عام 2008.

صرح الاستاذ عبد الحامد على ممثل شعبة خدمات النقل الدولي في لجنة تيسير التجارة (اللجنة الأمريكية - الاتحاد الأوروبي - مسلحة الجمارك - المجتمع التجاري) قد عقدت إجتماعها الدوري لبحث الموضوعات التالية:

- 1 - المشاكل التي واجهت المتعاملين مع المراكز الجمركية وكيفية تحسين لعل لهذه المراكز وزيادة العاملين بها والحد من الازمة لها لتسريع كل ما عمل بهذه المراكز.
- 2 - للمشاكل التي تواجه مقاربي النقل مع المناطق اللوجيستية التي أشكلتها هيئة الإناء لتنظيم إجراءات دخول وخروج السيارات بالإناء والتي تستغرق ما يقرب من الساعتين مما يتسبب في تعطيل التحميل والتفريق بالإناء.

الحفاظ على البيئة وتنشيط السياحة

تم تأسيس منتدى البحر الأحمر وخليج عدن للبيئة والسياحة والتنشيط العمراني الذي يجمع في عضويته ممثلي البلاد العربية الواقعة على البحر الأحمر وخليج عدن ودول الخليج ، ويهدف هذا التجمع لإيجاد كيانات من منظمات المجتمع المدني تكون داعمة لجهود حكومات المنطقة في الحفاظ على بيئة وتنشيط السياحة ودعم مصاريفها من خلال تنظيم معارنى مناسب طبيعة المنطقة وحافظي التراثها، وقد تم انتخاب محمود أحمد داود المستشار الاقتصادي لرئاسة المنتدى، كما انضم لعضويته ممثلو منظمات المجتمع المدني في مصر والسعودية والسودان واليمن والكويت والإمارات وقطر والبحرين وسلطنة عمان، وأشكرت مصر مقررًا له، كما أهدت الرئاسة الشكرية إلى اللواء محمد هاني متولى محافظ جنوب سيناء.

الإهتمام بالبوادر السياحية

تقرر في تجربة تعد الأولى من نوعها في الجري الملاصق بطول نهر النيل تغطية منطقة شحات البواخر بقنا بإشادات مراقبة ، وروج التفراسل مع البواخر السياحية، وتخصيص وحدة لفشات إرشاد البواخر، ومراقبة للجري الملاصق من خلال أجهزة الرادار، وتقسيل خطوط المراقبة بإشادات لمراقبة البواخر السياحية في حالة الفرج من الجري للملاص وتنشيطها.

التعاون بين مصر وأسبانيا

التقى المهندس محمد منصور وزير النقل برفد أسباني يضم 80 من كبار المستثمرين، وممثلي الشركات الأسبانية المالية، ورئيس المنظمة الصناعية الحرة بمدينة برشلونة، ورئيس ميناء فالنسيا، حيث وقعت مصر وأسبانيا بروتوكولات تعاون تشملمن منحا إجراء دراسات الجهرى لبعض مشروعات البنية الأساسية للنقل بمصر، وقد أكد الوزير علي أن مجالات التعاون بين مصر وأسبانيا ستكون شتى بما في ذلك مسيرق خلال السنوات القادمة لا يقتصر على من مقرات مشتركة تساعد على تحقيق التعاون بينهما، وسوف يجري الجانب الأسباني دراسة جدوى مشروع تفصيلي للبحر السريع بين القاهرة والإسكندرية، وكذا تشغيل جبارات حديثة على الخط الملاصق بين مصر والسعودية.



الميزانية الأمريكية الجديدة

قدم الرئيس الأمريكي جورج بوش مشروع الميزانية الجديدة لعام 2009 التي تبلغ قيمتها 3.1 تريليون إلى الكونجرس الأمريكي لإعتماده، وقد وصفت هذه الميزانية بأنها قياسية وسط توقعات برفضها من الديموقراطيين الذين يسيطرون على مقاعد الكونجرس، ووفقا لمشروع الميزانية فإن وزارة الخاوض ستستقلى ما يقرب من 36 مليار دولار إضافية بزيادة 968 في المائة السابقة، كما سيتم خفض أو تقييد البرامج المخصصة للفرار.

معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر ديسمبر 2007)



البلد	عدد البعثات البحرية	عدد العمل الترس	مخطط رس الإترار			طرق التقييم	عدد التقييمات	التقييم
			إجمالي	حاصل	جوات الترس			
			إجمالي	حاصل	جوات الترس	أخرى	عدد	أخرى
المركز الشرقي - الإسكندرية	2217	3.2	24	67.2	317	1900	18	-
المركز الشرقي - بورسعيد	5952	1.5	42.5	62.25	5059	106.25	5	-
المركز الشرقي - الإسكندرية	3780	0.14	0.89	3.08	3786	-	6	-
الإدارات المركزية التابعة	3576	1.01	104	3.6	1139	2437	6	3

بيان صحفي الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ينظم دورة تدريبية بالإسكندرية

بالتعاون مع منظمة الييمكو في الأسبوع الأخير من مارس 2008 من الوكالة في مجال النقل البحري صرح اللواء بحري / محسن المصري أمين عام الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية بأنه في إطار سعي الإتحاد إلى تفعيل واحد من أهم أهدافه وهو رفع كفاءة العاملين في النقل البحري في الوطن العربي والإطلاع على أحدث الخبرات العالمية في هذا المجال.

لقد قام الإتحاد بتنظيم دورة تدريبية بالتعاون مع المنظمة العالمية BIMCO حول موضوع الوكالة بكافة أنواعها العاملة في مجال النقل البحري ، وتهدف هذه الدورة في مدينة الإسكندرية في نهاية شهر مارس من عام 2008. وأضاف أيضا بأن موضوع هذه الدورة اختير بناء على طلب من أعضاء الإتحاد والعاملين في مجال النقل البحري في الوطن العربي، لما يمثله هذا الموضوع من أهمية بالغة لجميع العاملين بالنقل البحري حتى يمكنهم من الإطلاع على الممارسات والأصولات العالمية لهذه المهنة والعصايب والمشاكل التي يمكن مواجهتها وأساليب لتخطي حلولها.

وسيقوم خبراء عالميين مختارين بتغطية ذو خبرة مشابهة كبيرة في شؤون النقل البحري والتحكم البحري ونواحي الصيانة والتأمينات البحرية والتفتيش البحري إدرة هذه الدورة وإلقاء محاضرات عليها، تأليف على حالات مختلفة ولهم الشكرين بطلها.

وتتخذ الدورة على مدار ثلاثة أيام بمنع نهايتها المشاركين شهادة بدليم من المنظمة.

ملامح القضاء على مر العصور

الجزء الثاني

بقلم/ هشام السيد أحمداني باحث في التاريخ والأثار

تحدثنا عزيزي القارئ في العدد السابق عن مراحل تطور القضاء بإيجاز عبر العصور التاريخية منذ العصر الفرعوني إلى بدايات العصر الإسلامي واليوم نواصل عرض ملامح القضاء منذ عهد عمر بن الخطاب وحتى العصر العثماني وذلك على النحو التالي



أو حليلة فقط بل المذاهب الأربعة مجتمعة وبذلك خطب بيبس ود الشعوب الإسلامية ومس وازمهم الكيني باعتباره نائب الخليفة بل كان هو في الحقيقة ملك الأمر - بعد الله تعالى وليس الخليفة إلا لقبه كخليفة لم يول الظاهر بيبس ولا للمسوق قانون ولا للظاهر براق ولا للظاهر ططر ولا للأشرف قايتباي أحد القضاء لقاء مال.

وكان يحق لسلطان عزل القضاء والجدير بالذكر أنه يوجد القضاء له يكن مائناً لنظر السلطان القضاء بنفسه خصوصاً قضاء الخاتم في مواجهة كبار رجال الدولة لحماية الناس منهم فقد كان السلطان بيبس يجلس في يومى الاثنين والخميس في دار العدل التي أنشأها للنظر في القضايا بنفسه ومن ذلك أنه أمر بإزالة الزائد من منزل الأمير الأرمق بدر الدين بيبس لأنه أضر بجداره ويحجب عنهم ضوء الشمس وكذلك عزل القاضي - بدر الدين السجاري الذي تصرف في أموال الوقت تحت يده وأرسل السلطان بيبس إلى زميل هذا القاضي ويصعد تاج الدين بن بنت الأزم وقال له السلطان (يا قاضي) هكذا تكون القضاء ٩٩٩ فقال له القاضي - يا سلطان الديل كل مدة مقبولة بعرفوه وكذلك بيع السلطان العظيم الأشرف خليل بن قنوقم القاضي بدر الدين بن جمعة لا أن كان يذهب في كل رمضان من القضاء. ويسمح لي عزيزي القارئ أن أذكر قليلاً من المرسوم وأثناء الوزير الفنان السيد/ فاروق حسني وزير الثقافة والسيد الدكتور/ زاهي حواس رئيس المجلس الأعلى للآثار من الميزة من الأهتمام بضميرهم السلطان الأشرف خليل الذي تراجعه القضاة المتخاصمة بما لا يقبل بمسكة الأثر وصاحبه السلطان خليل مسترد عكا من الفرنجيه - والان تعود إلى حيث كان حيثما والجدير بالذكر أيضاً أن القاضي ربما يجمع بين الكتابة والقضاء، كالقاضي (قطب الدين الخضيري) في عهد السلطان الأشرف أيتاى وقد جمع القاضي شهاب الدين أحمد بن فرغوى بين القضاء والمسبة في دمشق.

وكان القاضي يعين من قبل السلطان الذي يطلع على خلقه القضاء (التشريف) ثم ينزل في مكتب حائل من القلعة ثم يمارس مهام منصبه كالم القضاء يفتحن أجوراً من للتخاصمين لقاء تصديهم للحكم وكثيراً ما كانوا يبالغون في هذه الأجور مما يعرضهم لضرب السلطان وقد سادت الرشوة في هذا الوقت ومن أشهر القضاء في العصر المملوكي البحري والبركي والقاضي والأمام ولسطان العلماء الأمام عز الدين عبد السلام الشافعي المذهب وكذا بدر الدين السجاري - رغم غضب السلطان بيبس عليه إلا أنه تولى القضاء لفترة لا يمكن أسطفاً من تاريخ القضاء في مصر وكذلك القاضي تاج الدين بن بنت الأمير الشافعي المذهب والمشهور بالعلم والتقى وصلاية الأثر في الحق وكذلك القضاء - على الدين الحموي سنة 680هـ في عهد الملك السعيد محمد بركا خان بن بيبس وشمس الدين بن السليوس أيام الأشرف خليل الذي كان قضاؤه وإعلائه السلطان يتبع بمقتل هذا السلطان العظيم في ترويقه بالقرن من متغير. وإلى الدين عبد الرحمن بن خليل المالك المذهب أيام الظاهر براقوق ويذكر الدين السعدي الحنبلي المذهب في عهد الأشرف قايتباي وشهاب الدين أحمد الشيشيني سنة 919هـ في عهد محمد بن قايتباي وسرى الدين محمد بن الشحنة في عهد السلطان قنصوه الغوري - وغيرهم من القضاء .

وفي العصر العثماني:

ويعد أن تحولت مصر إلى ولاية عثمانية بعد هزيمة السلطان العظيم طوبطوباى أثر خيانة بعض الأمراء العثمانيين أمثال خاير بك وجان بردي الغزالي وغيرهم - على يد السلطان العثماني سليم خان الأول في موقعة الروديانة سنة 1517م أخذ السلطان العثماني قاضي القضاء إلى الأستانة وسماه سائر القضاء المميزين وعزل ذلك العديد من القضاء وأرسل قضائاً بمعرفته إلى مصر وكان يعد قضاة القضاء في مصر وكان يستمر في منصبه لمدة عام واحد فقط فكان هذا من مساوى هذا النظام - (القاضي - الكتاب على الأموال طول هذه الفترة وأيضاً يعد القاضي التركي خير تمثيل السجادة العثمانية على مصر والجدير بالذكر أن العثمانيين تحولوا من المذهب الشافعي في القضاء إلى المذهب الحنبلي وإلى القضاء مع الجزء الثالث والأخير لنزاهة الله تعالى .

على عهد الأمويين طورت الرئائك والمالية بالاستعداد في القضاء ككتابة أول من قام بذلك سليم بن عر وظهور قضاء الخاتم على يده قاضي إدارى أعلى من أي قاضي ليجر التحقيق للقضاة من أصحاب التميز وذلك في عهد عبد الملك بن مروان ويظهر قاضي القضاء في عهد المأمون وتطورت المذاهب خصوصاً في عهد الرشيد وبنيته الأمويين ويعد الله الموفون وشهد القضاء تقدماً في عصر أحمد بن حنبلين في مصر ومن بعده الأخشيدين

- والعصر الفاطمي كان القضاء على المذهب الشيعي فكان يوجد قضاة من الأهل الشيعي أملي، والثاني شيعي إسماعيلي وكان لهما الكثير من الأموان في مصر وغيرها من البلاد فاختاروا الحكم للقاضي وفي الجرائم الكبرى كان الخليفة العاطمي يوفى الوزير للفصل فيها ومن أبرز من تصدى الحكم ذلك الصالح جلائع (ملحظة كان الوزير يلقب بذلك) - وفي العصر الأيوبي كان صدر الدين بن درويش أبرز قضاة صلاح الدين الأيوبي وذلك بهاء الدين قزويني (وإتقن على التمدد الأسود) والجدير بالذكر أن السلطان اقتصر صلاح الدين يوسف الأيوبي قد جمع في القضاء على المذهب الشيعي وأمر بإغلاق المدارس الشيعية في مصر ومنها الأزهر ومن قاضيهين أحدهما شافعيًا والثاني مالكي وقد بنى المدرسة الصلاحية حول قبر الشافعي تكريس المذهب الشافعي وللفضل في القضاء فيها أيضاً وسار على نهج كل سلاطين بني أيوب ومن أشهرهم الملك الصالح نجم الدين أيوب بن الكامل بن المامل .

- وفي عصر المماليك: على أوائل عصرهم كان يوجد قضاة من الأهل للقاخرة والوجه البحري والثاني للسلطان والوجه القليل بل وقد يتقدم القضاء بل في قاضي واحد كما حدث القاضي بدر الدين السجاري في عصر الملك المنصور بن العزيز أيوب.

كان القاضي ولاية النظر في جميع القضايا جنائياً - مدنيًا - شرعيًا وكذلك عقود الزواج البيع والهبة والأوقاف وكل ما يخص بيت المال وكان للقاضي الكثير من الأموان وكان يلقب بالشيخ القضاء وكان له الكثير من القواب كما سلف القول في مختلف الأقاليم.

وكان يجوب القواب سبياً ورئيسياً من وجهة نظري - في تمدد القضاء (قاضي لكل مذهب) في عهد السلطان الظاهر ركن الدين بيبس المتفادى الذي استغنى (مستقلى أو مالكي أو شافعي أو حنبلي) ويحكم بقواعد مذهب.

وقد كان قاضي الشافعية في وضع متميز بعض الشيء من قرائنه من قضاء الأخرى فكانت له ميزة النظر في شئون بيت المال فقد أوسع لتقريب ذلك وكذا حين قال في شأن قضاء الشافعية "يحبهم الأمويين" ومن مميزات تعدد القضاء حق المتخاصمين في اختيار أي قاضي يشاؤون ومن مساوئهم كثرة الرشاوى والمغالطات في الأحكام الصادرة والمحاياء لمصلحة أصحاب التميز في ذلك العصر.

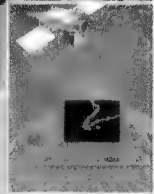
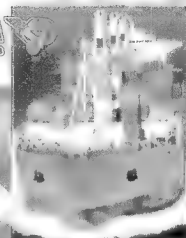
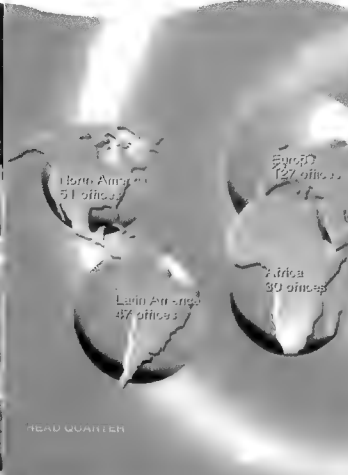
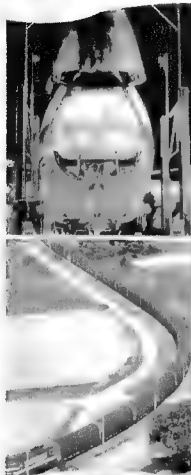
وكان القضاء وحده هو الذي يعين القضاء الأربعة والجدير بالذكر أن الظاهر بيبس - وفقاً لراجح هو الذي أدخل نظام تعدد القضاء بهذا الشكل وإلح السبب من وراء ذلك في مقضى القضاة كجاءت هو أن السلطان الظاهر بيبس - أعظم سلاطين المماليك قد أعاد الخلافة العباسية مرة أخرى بعد زوالها على يد الخليفة تولى بن جشكر خان بعد قتل الخليفة العباسي المأمون والثلاثين المستعصم بالله ولكن بيبس قد استمر في الخلافة بعد ذلك مرة في مصر وكان بيبس يلقب (بشيم الدين المومنين) فهو أنه تولى من الخليفة في تنم البلدان الإسلامية في حكمها والولاية الإسلامية الكبرى ليست حقيقاً فقط أو مالكي مستغنى بالصفة فقط

ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

ALAFIFI

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air and Ocean freight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Cross-trade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@alafifiworld.com

web site www.alafifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. TAIWAN LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE UK LTD. EVERGREEN MARINE HONG KONG LTD.



بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر



يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى



محمد عصام الدين عبد المنعم

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيساً لمجلس إدارة

الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

ويتمنون لسيادته

كل تقدم وازدهار ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. TAIWAN LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.

EVERGREEN MARINE UK LTD. EVERGREEN MARINE HONG KONG LTD.

بهاء حلمى بدر

دكتور محمد بهاء بدر

يتقدمون بأخلص التهاني

للسيد اللواء بحرى

نبيل أحمد حلمى

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائباً لرئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية

وَيَتَمَنُونَ لسيادته

كل تقدم ونجاح وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. TAIWAN LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.

EVERGREEN MARINE UK LTD. EVERGREEN MARINE HONG KONG LTD.

بهاء حلمى بدر

دكتور محمد بهاء بدر

يتقدمون بأخلص التهاني

للسيد اللواء بحرى

مجدى عطية محمد السيد

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائباً لرئيس مجلس إدارة هيئة موانئ بورسعيد

وَيَتَمَنُونَ لسيادته

كل تقدم ونجاح وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





شعبة خدمات النقل الدولي
لواء/ مازن نديم
رئيس مجلس الإدارة
وأعضاء مجلس الإدارة
يتقدمون بخالص التهنة القلبية



السيد اللواء بحرى
هشام عمر السرساوى
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته



رئيساً لقطاع النقل البحرى
بعد الإنجازات التى حققها
بaleينة العامة لموانى البحر الأحمر
والهيئة العامة لموانى بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم وإزدهار ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك

شعبة خدمات النقل الدولي

لواء/ مازن نديم
رئيس مجلس الإدارة
وأعضاء مجلس الإدارة
يتقدمون بخالص التهنة القلبية



السيد الأستاذ
أحمد فرج سعودي

وكيل وزارة المالية
بالثقة الغالية التى أولتها سيادته
القيادة السياسية
بتعيينه



رئيساً لمصلحة الجمارك المصرية
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك
ويتمنى لسيادته دوام التقدم والنجاح



شعبة خدمات النقل الدولي

لواء/ مازن نديم

رئيس مجلس الإدارة
وأعضاء مجلس الإدارة
يتقدمون بخالص التهاني

لقيادات مصلحة الجمارك المصرية
على الثقة الغالية للقيادة السياسية
لإختيار السيدات والسادة



يتقدمون بخالص التهاني لقيادات مصلحة الجمارك المصرية
على الثقة الغالية للقيادة السياسية
لإختيار السيدات والسادة



السيد الأستاذ / محمود أبو العلا وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات

السيد الأستاذ / رؤوف حسين وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع المنطقة الشمالية والغربية



السيد الأستاذ / على عبد الحليم وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والمحمودية

السيد الأستاذ / فؤاد الخباطى وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الدخيلة



الأستاذة جورجيت راتب وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية لجمارك المنطقة الوسطى والجنوبية

السيد الأستاذ / أبو العباس الصيفى وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع الشؤون الإدارية والمالية والأمن

السيد الأستاذ / محمود سالم وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع شئون المصلحة

الأستاذة / نادره صالح وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع الإلتزام التجارى

مجلة النقل البحري

International Maritime Journal



رئيس مجلس الإدارة
وأسسة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهاني
للسيد اللواء بحرى
هشام عمر السرساوى
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لقطاع النقل البحرى
بعد الإنجازات التى حققها
بالهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر
والهيئة العامة لموانئ بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم وازدهار ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



موانئ بورسعيد
International Maritime Journal



رئيس مجلس الإدارة
وأسسة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهاني
للسيد اللواء بحرى
إبراهيم محمد صديق
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة
الهيئة العامة لميناء بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم ونجاح وازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك





FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)
"MOUSELHY BROS"



YANG MING LINE

YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT

WEEKLY SERVICES

Direct Calls

From & To

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



www.finmarshipping.com

Address : 3, Fernand Audeh Str., El-Mossalah, Ramieh Station
Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500
Fax : (002-03) 48 40 757



رئيس مجلس الإدارة
وأ أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهاني

لواء بورسعيد



للسيد اللواء بحرى
مجدى عطية محمد السيد
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته

نائبا لرئيس هيئة موانى بورسعيد
ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح وازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



رئيس مجلس الإدارة
وأ أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهاني



للسيد اللواء بحرى
نبيل أحمد حلمى
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته

نائبا لرئيس هيئة ميناء الاسكندرية
ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح وازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



شعبة خدمات النقل الدولى

لواء / مازن نديم

رئيس مجلس الإدارة

وأعضاء مجلس الإدارة

يتقدمون بخالص التهاني

لقيادات مصلحة الجمارك المصرية

على الثقة الغالية للقيادة السياسية

لاختيار كل من السادة

السيد الاستاذ / عدلى عبد الرزاق

وكيل وزارة المالية

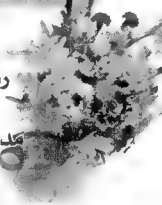
رئيساً لقطاع النظم والإجراءات

السيد الأستاذ / سعيد زايد وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية

السيد الأستاذ / محمود عيسى

مديراً عاماً للإدارة العامة للسياسات والإجراءات الجمركية



غذاء المصريين

في مصيدة الطاقة البديلة



لا بد أن تبحثوا عن مصادر جديدة للطاقة .. أنتى ادعوا الشعب الأمريكى أن يقلع عن هذا الإدمان .. والإدمان الذى أقصده هو إدمان (البترول) .. أنتى ادعوا علماء أمريكا إلى البدء فوراً فى البحث عن مصادر جديدة وأمنة للطاقة !! تلك العبارة قالها رئيس الولايات المتحدة الأمريكية جورج بوش أثناء إلقاءه خطابه السنوى حول (حالة الاتحاد) فى العام الماضى ، وبالفعل بدأ العلماء الأمريكيون فى إتهاج ما عليهم منهم رئيس الدولة وقصوا إلى مصادر أخرى للطاقة وللأسف الشديد كانت تلك المصادر على حساب رغبة الخبز للعديد من الشعوب الفقيرة ..

لقد توصل العلماء إلى استخراج الطاقة من الحاصلات الزراعية وخصوصاً الذرة لإستخراج الإيثانول كطاقة طبيعية بديلة للمصادر التقليدية وبدأت تلك الصناعة تنتشر وبدأت الإستثمارات تتجه صوب هذه الصناعة التى أصبحت جاذبة إلى حد بعيد ، وبالطبع فإن هذه الصناعة تحتاج إلى المخلات الزراعية التقليدية والطبيعية هنا أن الطلب لا بد وأن يزيد على تلك المخلات وحينما سترتفع أسعار هذه الحاصلات مما يغري المزارع الأمريكى بالتوسع فى زراعة تلك الحاصلات وحينما سيكون ذلك التوسع على حساب زراعات أخرى خصوصاً القمح وهنا لا نحتاج إلى ذكر أن الأسعار سترتفع إلى مستويات قياسية داخل الولايات المتحدة ومن ثم خارجها .. وهنا فى مصر لا بد من وقفة جادة وحاسمة حول مسألة (زراعة القمح) فالشئ الذى يعرفه الجميع واعتقد أن أحدا لا يستطيع أن يختلف حوله أن السياسات التى اتبعت فى الماضى وتلك المتبعة حالياً فى سياسات أقل ما توصف به أنها خاطئة والكارثة الحقيقية أنه لا توجد إستراتيجية واضحة مطمئنة بالنسبة لزراعة القمح ، بيد أن العلم المتكبر هو حلم (الإكتفاء الذاتى من القمح) وأشغال بنى وبين نفسى هل الوزير الحالى للزراعة يضع على جدول أعماله وفى مقدمة أولوياته هذا الموضوع الأخطر من الناحية الإستراتيجية وهو زراعة القمح فى محاولة جادة للإكتفاء الذاتى من هذا المنتج الإستراتيجى .. إننى أذكر أن الدكتور يوسف والى حينما كان وزيراً للزراعة كان يعدنا بأن هناك خطة خمسية وأخرى عشرة للإكتفاء الذاتى من القمح ، وذهب الدكتور والى ولم تكفى ذاتياً سوى من الفواولة والكانتلوب !! ثم جاء المهندس أحمد البشبي كوزير من طبقة (الفئتين أو ما يسمونهم بالتكنوقراط) وبدأ الرجل فى وضع سياسة أو خطة واضحة المعالم للتوسع فى زراعة القمح وبدأ بالفعل فى تنفيذ منطه وسياسه ، بيد أن تلك السياسة لم تجد من يساندها ويدعمها على مستوى الفكر الإستراتيجى !! لكن أن صرنا حقيقاً قد دار وراء الكواليس بين فريقين :

هيماء يبدو

• أن الروح والجلب والآداء الجماعى هما الأدوات الفعالة التى إستخدمتها المنتخبة القومية فى بطولة أمم أفريقيا لذلك كان الفوز بالبطولة هو النتيجة الحتمية لإستخدام تلك الأدوات

• لو إستخدمنا الأدوات الثلاثة (العمل الجماعى والعلم والإخلاص) فى كافة المواقع الإنتاجية فحينما سيكون النجاح هو الناتج الحائى ، وما لا بد من استثمار أجواء الإحتفالات الكروية فى كافة المواقع الأخرى.

• قال العالم الكبير أحمد زويل إن مصر بها أشياء كثيرة جيدة وجميلة وضرب المثال بنفسه وقال (فى مصر تعلمت وفى مصر الأسيرة وفى مصر الأمل وأضاف أن أمريكا ليست تحت الله فى أرضه لكنها تعطى من يعمل التقدير الذى يستحقه

• قال لى الدكتور عبد العزيز حجازى رئيس الوزراء الأسبق أن مصر قامت بتجربة جميع الأنظمة .. النظام الرأسمالى والنظام الإشتراكى والنظام المختلط والآن تقوم بتطبيق توليفة مختطبة ولا يوجد حل حقيقى سوى البحث عن المبادئ الإسلامية ولكن ليست مبادئ (الإسلامى الحلال) الفاسدة بالإخوان

الأول: فريق يؤمن بأن من يزرع قمحه يضمن غذاءه ومن يملك غذاءه يملك قراره الثانى: فريق ينظر إلى (القمح) على أنه (سبوبة) وإن تحقق تلك السبوبة إلا بعملية الإستيراد والإستيراد سيكون غير مجدى فى حالة وصول مصر إلى حالة الإكتفاء الذاتى عن طريق الزراعة ، لذلك لدى إحصاس بأن هناك مقاومة عنيفة من الفريق الثانى لتوجهات الفريق الأول ، فاستيراد القمح يدر الفيارات على أصحاب المخطوط من المستوردين ، ولدى شعور غريب بأن موقف وزير الزراعة السابق المهندس أحمد البشبي قد كلفه منصبه الوزارى ، وهذا إحصاس خاص لا يقتضى لدرجة المذهوبة بالطبع (الواقعية هنا ليست قضية وزير بلأى أو وزير يروح ، وليست قضية أى فريق ينتصر وأى فريق يتألم الهزيمة

كل هذا ليس موضوعى ولا أهتم بتفاصيله من قريب أو بعيد ، إن كل ما يعنىنى فى هذا الصدد هو البحث عن آليات سريعة وعاجلة وقابلة للتطبيق حتى نتقل مصر من مربع إستيراد القمح إلى مربع الإكتفاء الذاتى منه وهذه الآليات لن ترى النور دون أن يكون هناك مشروع قومى يلتف حوله الجميع ، جميع فئات المجتمع لنواى الصلة من مزارعين ومستثمرين فى مجال الزراعة ، وفلاحين بسطاء وخبراء زراعيين وخبراء مراكز البحث الزراعى وأساتذة الجامعات من الزراعيين ورجال الإقتصاد والسادة المسؤولين فى الحكومة وبخاصة وزارة الزراعة .. لا بد أيضا أن

لغز علم الفراسة (الجرافولوجي) ومهارة تحليل الشخصية

بقلم / وسام غنيم

في هذا العدد نستعرض موضوع شيق وربما يكون غريباً لدى الكثير من الناس. فمن منا لم يقابل شخصاً في حياته قام بتحليل شخصيته تحليل عميقاً وأندش ولم يعرف كيف عرف ذلك؟ ومن منا قد تمنى أن يصبح محللاً لشخصيات من حوله ويستطيع أن يتنبأ بسلوكهم وأفعالهم وقيل البدء في شرح اللغز وهو علم الجرافولوجي أي علم الفراسة وتحليل الشخصية.

نستعرض أولاً تعريف الشخصية

فالشخصية: هي كل جسم له إرتفاع وظهور إنساناً كان أو غير إنسان أما الإنسان لفظ الشخصية يمثل الجانب المادي منه - أما الجانب الروحي فقد استخدم العرب اللفظ أخرى للتعبير عنه وعليه فإن معنى كلمة الشخصية يشمل باطن وظاهر الإنسان. وقد عرف علماء النفس (الشخصية) بأنها مجموعة ما لدى الفرد من استعدادات ووافع ونزعات وشهوات وفراغاً فطرية وبيولوجية وكذلك ما لديه من نزعات واستعدادات مكتسبة. ويعد أن قمنا بتحليل مختصر لتعريف الشخصية سوف ننقل إلى مرحلة أخرى وهي برنامج تحليل الشخصية.

إن برنامج تحليل الشخصية من طريق خط اليد وقوته المحدودة تعطي القدرة على:

- 1 - التعرف على شخصيتك الخاصة وخطاتك للفعل في التعامل مع الآخرين.
- 2 - فهم ومعرفة النفوس البشرية وبالتالي تحقيق الألفة والتوافق أثناء مهم.
- 3 - معرفة أنماط البشر وكيفية تفكيرهم لتحقيق الانسجام والتواصل معهم.
- 4 - فن التآلف في الآخرين.
- 5 - إيهاب الآخرين بما يستشكفون من سلوكياتهم.
- 6 - تحليل تام للشخصية بحيث يصبح الشخص الذي أمامك كتاب مفتوح .

و قبل شرح البرنامج لابد أن نعرف فهم يبحث علم الجرافولوجي.

فهو مختص في معرفة النظام التمثيلي للشخص (بصري - سمعي - حسي) من خلال نظره

وأحد لفظ في الخط (في عشر ثواني)

- هل الشخص مزاجي - أم قاتل - هل يحب الحواس.

- هل ذو طاقة عالية - هل يتحكم الذات - هل تعلق في - هل دوناني

- هل إجتماعي - هل ناضج - هل نباهوسي - هل عصبي - هل واعي - هل حماسي - هل عاطفي (رومانسي) - هل مثابر - هل لطيف .

- هل ذو تفكير واضح - هل أمين - هل ودي - هل متقاتل - هل متعاون - هل انطوائي الذات

- هل صبور - هل قوي الإرادة - هل كثير الكلام.

- هل مقتصد أو يخيّل - هل مهمل - هل كرم - مدى ثقة الشخص بنفسه

- هل مثير - هل مثولف - هل عيول - هل مداني - هل جهوري .

- هل غير ودي - هل متدفع - هل ذكي - هل متحكم - هل تحليلي - هل منجز في العمل

- هل يهين الحكم على الأشياء - هل مرن - هل موضوعي.

- هل مدبج - هل منضبط - هل مبادر - هل منشد للكمال

- هل باحث - هل منظم - هل حاسم - هل لديه قدرة الوصول إلى التفاصيل.

- هل شخصية ناعمة - هل عامل مجد - هل مسرول.

و كل هذه العوامل وغيرها يمكن للخط أن يكشفها:

هذا العلم يوضح بأبهر ما يدور بالغ والجهل العصبي.

والإدارة : تحنّي أن الشخص : كريم / متعاون/ يحب السلام/ مسالمج / سلمي/ كريم

وكانه يتفهم وقوة إذا غضب - صبور - مقتنع - حليم غالباً هادئ عند التحدث - عادة يميل

إلى اللون الأزرق.

الطبع: يعني محدود في التعامل مع الآخرين - طاقته محدودة هادئ ظافر - مقتصد

حذر: متوتر نوعاً ما من الداخل - يستجيب للضغط الخارجية - عادة يضغط بقوة

في الورق عند الكتابة - في العادة يميل إلى اللون

الاصفر.

* النجسة: متزن - منضبط - في

الحكم على الأشياء - منظم الطاقة

يحقق ما يطلب منه - مرن - حاسم - هادئ

متنيز في عمله - موضوعي - مثالي في التعامل

يميل إلى اللون البرتقالي.

الثلث: يعني حكمة سريع على الأشياء - طاقته عالية (عصبي)

يتعرض للضغط بسرعة - سريع الإنفعال - حاسم - متدفع .



- يمكن أن يعبر عن رأيه دون النظر إلى العواطف - عيول - شخصية قوية - مزاجي - متعب

في التعامل - يميل إلى اللون الأحمر .

* الخطوط والأشكال المتكررة توضح عن شخص:

- صبور - مثابر - منجى - لديه قدرة فائقة على التركيز

- كتابته متجانسة - عادة يكون دبلوماسياً (حكيم)

- قد يكون ماهر في الرواية - مدبج - ذو تفكير واضح.

* الهورد والأشكال توضح عن شخص:

- إجتماعي ودود - حماسي - يحب الله

- شخصية ناعمة - متفتح

* رسم الحيوانات والأصاكر والطيور توضح عن شخص:

يحب الناح وحمابة الآخرين (غالباً تكون عند موظفي الخدمات الإجتماعية) - يحب الحيوانات

- حماسي - مبر - يحب الهدوء وراحة البال.

* رسم القلوب توضح عن شخص:

- عاطفي أو مثابر - عادة لديه قدرة على إسالة قلوب الآخرين

- يحب الإيثار - لطيف - رومانسي

* رسم وسائل النقل المختلفة توضح عن شخص:

- يحب الرحلات - يحب التعلات - إجتماعي

- مقتنع - مرح - لديه روح المامرة - يحب الحياة

* رسم كتب مقرأه بعضها فوق بعض توضح عن شخص:

- مجيد (متابع) قد ينهار بسهولة - مثابر انطراف

* رسم اشكال الفواكهة والطعام توضح عن شخص:

- يحب الأكل أو قد يكون على المكس يحب التفتيف والتفسيص (لأنه حارم نفسه منها)

* خطوط متقاطعة ومتشابكة توضح عن شخص:

- يحس بالإنخاف ويكثر محزون

- لديه رغبة الحرية - يشعر بأن أعماله مفيدة

* رسم الأسلحة كالصدمات ، الحاداف ، السيوف يوضح عن شخص:

- يحب المنافسة - الماحة لإثبات الرجولة - يحب الجنس عاده .

* رسم السلم أو عتبات الدرع توضح عن شخص:

- طموح وحب التقدم للامام - متقاتل - منشد للكمال

* رسم الأشكال القصبية توضح عن شخص:

- لديه رجسة قوية - مثريف - جريئ

* رسم الأشكال القصبية المتفرقة (سربعات - مثلثات - دوائر ...) توضح

عن شخص:

- تفكيره منظم - لديه مهارات ومخطط جيد - كلات عاليه

* اشكال متنوعة ومختلفة كالنجوم والشمس والجرام مساوية توضح

عن شخص:

- متقاتل - مروح - منشد للكمال - يرغب في إثبات نفسه

عاده نجده يكتب بخط كبير أو يبدأ كتابه بحروف كبيرة أو بعد في الحروف.

* رسم الأشكال المجردة (خطوط أو رسم عشوائي ليس لها أي دلالة) توضح

عن شخص:

- مثابر - لديه معصية واضطرابات في التركيز - غالباً ما يكون معصبياً عاده لديه فراغ كبير

في حياته لا يحسن استغلاله.

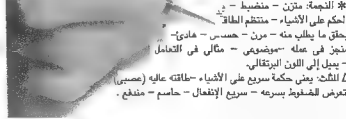
* رسم القباب الضمنية المخططة (X80) والسطرته توضح عن شخص:

- تنافسي - يلعب من أجل الفوز - كتابته سريعة - يشبك ياده بين الحروف - ذو حماس

قوي أو عصية زائكة

ومثلها قد قمتنا بظلم لغير النافعة والجرافولوجي لتناصرك حيزي الذات: أنه تتركه على يد حوله

باعتقاده أو حذارة



الأسرة الملكية .. وإزاحة الغبار عن كتب التاريخ المنسية

الحلقة الثالثة

بقلم ولاء حمزة

كما عاهدناكم عزيزي القارئ سنستكمل في هذا العدد سرد بعض من قصص الأسرة الملكية حيث سنتناول قصة تعارف ونهاية الملك فاروق مع كل من الملكتن فريدة و ناريمان .. وأيضاً سنستعرض سوياً على بعض من الذكريات الدفينة للأميرة فريال أبنة الملك فاروق عن السنوات القليلة التي عاشتها في مصر (13 عاماً) مع الإشارة إلى موقف المملكة العربية السعودية النبيل مع والدها الملك وهم خارج البلاد..

"فاروق وفريدة" وقصة حب أقرب إلى الخيال

لبناتية أو تركية أو دماء أجنبية بحيث تكون فتاة مصرية خالصة مائة في المائة أما الشرط الثالث فهو أن تكون من الطبقة المتوسطة العليا وأن تكون من طبقة الباشاوات والشرط الرابع والأخير أن تبلغ من العمر 16 عاماً وأن تكون تالدة من الناحية الجسمانية والصحية على أن تحمل له خللاً وإن حظيت تاريمان كل الرضا والقبول من الملك فاروق إلا أن والدها كان يمارس هذا الزواج حيث كان عليه أن يفسح خبطته لها كما أن والدها أصيب بالقلع والقرع من أن يكون طلب الأمير المحرم نريزة والسفويات التي تزعلمها أن تكون حيث سافرت إلى روسيا حيث تعلمت.

بعد عيدة تاريمان من السفر يوم عید ميلاد الملك في 11 فبراير 1951 تم إعلان الخطبة وأرسلت فسفتان بديما وأخذه الأمير من الكراخ وشعرها المصفي بطرقة فارتدت وأتمت الإنقلاب بوضاعة الصب الذكاريه وتم ظهور الهيكل في عروشه عسكرياً مع عمل عروشه جوية وتم توزيع العجايات العجاينة والأراضي الزراعية على الفلاحين الذين لا يملكون أرضاً قبل ذلك الملك ينظر من هذا الزاوية أن يبرزه الله جل جلاله بعد أن دولة الله بثلث أميرات من الطبقة السابعة وهي الأميرة فريدة فخرية فاطمة بنت الملك فهد وملكة الملك تاريمان أمينة فاروق وراشيدت له ولي العهد يوم 16 يناير 1952 م

فاروق وتاريمان وكيف كانت النهاية؟

لم تدم سعادة فاروق وتاريمان بموعد ولي العهد طويلاً حيث قامت ثورة يوليو وتم إسقاط الملكية حيث تغيرت الأوضاع في ظل الهمر وأخضعت تاريمان الرجل من زوجها الملك الخلع والخصوع الصبور إلى أمره فأول إلى أن يخالها ويغادرها لتعمل الخلفات التي تشبه بيتها يوم فاروق دون أن يمل في إسعادها ولا في استمراره ذلك الأمر ففرت الدعوة إلى مصر بعد أن خبرها فاروق بين البقاء معه وبين خيبتها بدون أيهاها لغادت إلى مصر وعاش الأمير الصبور مع والده ولم تزل إلى بعد عامين حيث سمح له فاروق أن تزي أبنها الذي مره في عام 1955 مع طم في السلاط

"فريال فاروق" سمو الأميرة وحقها من الذكريات الدفينة

ظهور الأميرة فريال أبنة الملك فاروق في العديد من وسائل الإعلام مؤخرًا ولكن أول ظهور إعلامي لها كان من خلال فيلمها تسجيلي أنبانيا يحمل عنوان "ذكر أميرة" وتم نشر القصة الغير في بعض برامج الفضائية وإذاعة هذين القارئ بعض الانعراعات والذكريات من الحياة الملكية وما بعدها على أسرار الفريال فريال

13 عاماً هو عمر الأميرة فريال حينما أُنشئت الثورة وكان أسلوب حياتها هي وأختاتها حتى مع الأمير يتطهر في الاستيقاظ من النوم مبكراً الساعة 8 - 8:30 من الصلح ويومه ثم تدريس العربي والفرنسي طوال الصباح والساعة الواحدة تقريباً يكون موعد الغذاء بعد الظهر ممارسة الرياضة من ركوب حصان وصيداً وأبى ولي اللال عزف البيانو والقرارة والذكريات كان في حدود الساعة 8:30 - أيضاً .. أما من قبل الساعة والذكريات فكانت الذكريات التي تمتع من بناتها وألك كان يهرب من ملكية لإقامة ليلة طبع معهم نظراً لأشغالهم الدائم فكان يسير بعض من الوقت لأهلهم.

قبل خللق الملكة فريدة من مهر كاترا يعيشوا في قصر مابين بين في السيف المنتزة على البحر وبعد الطلاق كان يعيشوا في قصر الفريال

لم تشعر الأميرة فريال برون ذلك الفريال حتى أنها لم توك ولداً ليكون ولي العهد في أي يوم من الأيام فلقد تمت العزرة كل يوم مريم وأختها كما خصصت جرش مائة لال العائلات التي أُنشئت لأهلها في هذا اليوم فتشعر برون جرح العاطفة خاصة مع جرح الأمير الصغير أحمد فداو.

في أكثر من حديث صحفي وإعلامي للأميرة فريال أشارت إلى حزنها الشديد على الإتهابات التي توجه ضد الملك فاروق حتى عندما هذا من ظلم وإساءات كاذبة في نشر بظلم بظلم وقع على والدها ويعلمهم جميعاً

- عندما سالت الأميرة عن كيفية معيشتها في أنبانيا حيث عاشت الملكة فريال حتى تالوي في كاريه ثم روبا ثم موت كارو وأرسل الفتيات ومن ثم أبنه الأمير فداو الذي مرضة لروني في مسودرا جود استطاع كل لال حيث باتاً يتم التفكير على مع جود وحيات صغرية سرية مع مع أقدمت مع الأمير الصغير سبي في الأشياء مصاصت فالات : للعائلة الملكية السعودية لا لفضل لغير عيلة بعد أنه إلهاماً كما تستمتع أن تعيش في الخارج فكانت دائماً مساعداً والدي ومساريف المرممة أيضاً أن والي لم يصدق إنه سوف يجبر على بترقه في مصر ..

عزيزي القارئ : في العدد القادم إن شاء الله سنستعرض كيف كانت حياة عروسة أمينة فريال وأندرا المحرم الملكية .. فانتظرونا.

تعد تزوج الملك فاروق مريضة.. الأولى كانت وهو في سن الثامنة عشرة وذلك من صاهياتنا يوسف و الفار باشا (الملكة فريدة فيد بعد) والمرتة الثانية من تاريمان صاهق التي لقب بعد ذلك بالملكة تاريمان وهو في سن الـ 13 ولكن كيف كانت قصة التعارف بين فاروق وفريدة؟ - كانت الملكة الملكية إلى أوروبا في شتاء 1937م في الخطبة الأولى في سبيل معرفة الملك ففروق لطبع فريدة ومن ثم خطبتها.. فذلك كانت والدة فريدة "نريز هانم ذو الفكار" وصيلة الملك لدركي وكان من الطبيعي أن تراقق الأسرة الملكية في رحلتها إلى مصر ففريدة وكان المصنوب من هذه الرحلة هو خلق صداقة طيبة بين فريدة وبين صاهيات السمو الأميرات فريزة وناثرة وشقيقات الملك..

- بعد هذه الرحلة وفي ليلة من ليالي أغسطس 1937 كان الملك فاروق بصمصية بالإسكندرية فذهب بسيارته إلى سراي يوسف فو في ذلك السفر وكل معكم الاستئناف المخطلة وكانت في استقباله الملكة فريدة حيث كان والدها في بومسيدر لاستندالة السفر إلى لبنان ووالتهما في هذه الأثناء كانت مقيمة بسراي حسين حبيبي باشا تلقى سيوتها مع أسرته وحينما سالت الملكة فريدة قالت : لأميرة (فريدة) أبنة السابعة عشرة لم تلبه نريزا لها أختد راسها بلواقفة قالت: هو شرف عليها يا مولاي

فصمها الملك فاروق في سيارته إلى والتهما حيث أخبرها بما كان يبنوها ففرت من عينيها دعوى الفرح وقالت كذلك : كان لعمنة من الله وشرف كبير فطلب منها الملك أن يظل أم الملكة سرراً يبنوها حتى يتطاع والدة العروسة (يوسف فيد) إلى في الموضع بقوسيد

- فاستمرت "فريال هانم" في زيارة إلى زوجها في بومسيدر تطالب منه أن يلقى سفره إلى لبنان ويعود بأسرع وقت إلى الإسكندرية .. وعندما أبلغه كمدار بواسي بومسيدر بالعودة إلى الزوج واللق يوسف فو ولكن باصبع لم يخطئ أن الملك الفاروق يكره سبي أن تصبح أبنية ملكة على مصر.. والفرق بين يوسف فو والفرق من بومسيدر إلى الإسكندرية كان الملك فاروق الذي طلب منه بد ابنته ثم اعتمدت لأميرة وسيدنا واهزم الملك فاروق لأول مرة بعد الخطبة عمل مع الهديا كما أشرنا في "الطلة الأولى" كما يخلو ألفها الهديا والفرقة والفرقة والفرقة الحديت العروسة والأسامه التي يصنعها بانتدس.

كان يقضي الملك فاروق مع خطيبته (صاهياتنا - فريدة) معظم مسراتها في بيتها مع عاتقتها التي كان يبرها دون إراد مسبق فكثيراً ما كان يناديها بزيارتها .. وفي يوم بعد إعلان الخطبة رسمياً فوجئ فاروق بصورة خطيبته تملأ الصحف والجلات فتوجه إلى بيتها وبطلب من والدها كان الصبور الذي تخصصه بومسيدر في صندوق وأخذته معه إلى سراي التنترة واسمعي أحد معصورى الباشا الملكة التي انتقل لها مجموعة من الصور أحتفظ به فيما عدا أثنى سمع بشرفها وذلك حرصاً منه على أن تتذكر لخطيبته صبور وفي ترقى فيما فيها طويلاً الكلام يطلعي الصدر والظهر لتكون في مخبر من مخاير الاحتشام ..

طلاق "الملكة فريدة" أنفضب الشارع كدشراً

برغم حب الملكة فريدة إلا أن فاروق كان يصرى جاداً لتفريقها بسبب كثرة الخلافات بينهما وخطوبتها وأيضاً بسبب إننا لم نتجبه له عيون البنات وكثير من عيون دته له لفتولي العرفي من بعدهم.. وطلتها وأخذته على وأخفى حتى قبل عليه شقيقاته منزوي في غريقتي بصرة حيث كان يحب فريدة كثيراً وكثيراً كثرة اللجانك بركت صلف حياتها..

وقدسب الفلمج المصري أثر هذا الطلاق بشدداً حيث كان الفلمج يحب فريدة ولكن أهترامه كبيراً.. بعد الطلاق حاول الفلمج جاداً الزواج من الأميرة فاطمة أرملة الأمير عمر طوسون إلا أنها رفضته وتزوجت نبيلاً بربائلا مع آثار حرق فاروق عيلة.. إلى أن جاء عام 1951 وأنتدبها في 11 فبراير وهو اليوم الذي بلغ الملك فاروق عيلة 31 ليلين عامين

لي خبعت نريزا إلى الأندسة تاريمان صاهق التي لقب بعد ذلك بالملكة تاريمان وكانت هذه هي زوجة التالبي.

ماذا اختار الملك فاروق "تاريمان"؟

- بعد تاريمان حسين فهي صادق بالظاهرة في 1933/10/31 والملك كان وكيل وزارة والحوالات بعد أن أمين مصر أما والتهما فهي أصيلة هانم أكل كامل مسعود من أمين مساهقة أنبانيا وكان السلك يخال عليها بظلم في حيدة والدنيا لفضل والدها عدم إنشائها بدمارس اللالك البعيدة من الأمن على أن تتفق بومسيدر مصرية عيلة كانت تالمنق القليل التي تعيش فيه وتعرف عليها الملك فاروق إلتا..تواجده في محل أكل كبار البواهرجية حينها يدعى أحمد حبيب باشا بشارع مكة مدرسة (بعد أنخلق نوري حاليا) وكانت هي بالمصادفة متواجدة في ذلك الوقت بأهل فاصمير بها ولكنها كانت مخطوبة للثوريون زكي ماشم الحماهي

- كانت تاريمان تمتلك كل الشرور والمواساة التي أرادها فاروق لن سكونها ملكا مصر وتزوجها بالحقه خلفا لأميرة فريدة وكانت هذه الصغرية هو أن تكون الزوجة صيدة والدنيا وأن يكونا قد لعلنا في السن لكي لا ينجب مللاً آخر والشرط الثاني ألا يجري في عروفتها أي دماء مصرية أو



كلمات لها معنى:

– العلم بلا عمل .. كالشجر بلا ثمر
– أقطع لسان حذوك .. سلامتك عليه
– إذا تكررت الخطأ منك .. فليكن العيب فيك

إنترناشيونال تدعوك للإبتسامه:

• مرة واحد كنهاتى راح فى رقص عشرة بلدى وبشرة أوى صرة
• واحد بابيتنا "صعدي" بيأكل بيديه الشمال فقال له واحد : كده الشيطان يأكل ممالك راح
حاطط سم فى الأكل

نصائح المرأة

نصائح 2008 للمرأة

المؤيد مساعد على لشارة البشرة ونعومة الشعر

• يستخدم لتطعيم البشرة حيث يمكنك تطبيقه إلى شرائح ويضعه
• سيترك لمدة 20 دقيقة وذلك يمكن للبشرى أن تمتص
• ربيوت والقيحيمات الموجودة فيه.

• يمكنك خلط كمية من الموز المهروس مع كمية من زيت

• الموز يوضع على شعرك لمدة 15 دقيقة . وستلاحظين

• بعد فترة قصيرة قرعاً كبيراً فى نوعية شعرك الذى

• يصبح أكثر لمعاناً ونعومة.

• يمكنك خلط كمية من الموز المهروس مع كريم البشرة الأبيض اللون لتصبح البشرة أكثر

• نضارة.

• الحصول على يدلين ناعمتين . وذلك بخلط كمية من الموز المهروس مع الزبدة ثم دهنه

• يدك بهذا الخليط وستلاحظين الفرق.

• خلطة لتنعيم الشعر فى ساعتين:

• يتم خلط (5 ملاعق مايونيز – 2 ملعقة كريم بارشوت – 2 ملعقة حمام

• زيت صبار – 1 ملعقة سسل – 1 ملعقة حبة البركة مطحونة) ويتم

• وضعهم على الشعر لمدة ساعتين وبعد ذلك نسل الشعر.

• قناع لعين المرحقة:

• يتم مزج ملعقة سسل + ملعقة حليب جيداً ويوضع على العين لمدة 3

• دقائق ثم يزال بماء بارد.

• ثم توضع كمادات بماء الورد البارد على العين لمدة خمس دقائق.

• خلطة لتنعيم الشعر كالحرير:

• يتم تحميص فلفلجبن من السمسم إلى أن يصير لونه ذهبى .

• ثم تقوى بطحنة جيداً وخلطة مع الحنة جيداً و التركية لمدة ساعة ثم تضعينه على الرأس

• لمدة 4-5 ساعات

• تستخدم 3 مرات فى الأسبوع.

• خلطة لإزالة الشعر:

• قومي بخلط مجموعة زيتون (زيت أملا + زيت جوز هند + زيت زيتون +زيت لوز +زيت خروع

• مغزيت جرجير) معلقة كبيرة أو اثنين من كل نوع (حسب طول شعرك) على رأس نوم مقشرة

• ومغروية ومجروية شخبين الزيت على الفار مع التزم أظفان النار بسرعة ثم بأخذ الخليط

• ويضعه على شعرك والى شعرك بعد ذلك باليوية الخاص بالشعر و التركية لمدة ثمان ساعات

• والمسيح جيداً بعد ذلك وتجرب مره واحدة فى الأسبوع لمدة ستة أسابيع.

• خلطة لمعالجة الشعر التالف:

• زيادى مخطوط مع حلبة سعدي مطحونة يوضع لمدة 2 ساعة ويفسل . تستخدم لمدة شهر

• ونصف

• خلطة لإعادة صحة الشعر:

• كوب ماء ساخن + ثلاث ملاعق عسل تخط وتترك حتى تكون دافئة وبعد الاستحمام ضعيه

• على شعرك ول تنسليه بالماء بل التركيه.

• معالجة الشعر المجعد (صعب التصفيف)

• يتم نك الشعر بلطف بحركات مساجية دائرية عند الجذور أثناء

• الفصل ويوضع المكيف بفزاره من وسط الشعر عند الأطراف .

• تستخدم الهل لتسريحه وهو رطب .

• تجنبي المجات الجافة .

• يستخدم الكريمات المرطبة بعد التسريح

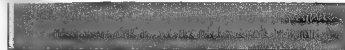
• – عمل حمامات الزيت باستمرار لكي تحليه بعض البيوت.

الزمام وحقائق مصرية:

9.8 مليون هو عدد السائحين الوافدين إلى مصر عام 2007/2006 مقابل 4.3 مليون
2002/2001 بنسبة زيادة بلغت 128%.
24.4 مليون مشترك مع عدد مشتركى خطوط التليفون المحمول في مصر حتى أول
يناير الماضى مقابل 4 ملايين في أول يوليو 2002 بمعدل زيادة بلغت 510% (المصدر :
بشري اليوم عن مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار في مجلس الوزراء)

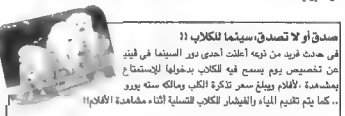
من عالم الرياضة : أبو تريكة ياحساسه أيقظ الفاعلين

وفقاً لاستطلاعات الرأي التي حثرت في نهاية العام الماضى 2007 حصل أبو تريكة على لقب
الأكثر شعبية في مصر وذلك لم يكن بفضل موهبته الخروية لوجدها إنما كان بفضل أخلاقه
العالية وتواضعه واحساسه الرائع بكل ما يدور حوله وهو ما تم
إظهاره مؤخراً بعد تسجيله هذه الأول في مرمى السودان ببطولة
الأمم الأفريقية بغانا حيث قام بإظهار الترشيرت الذي يرتديه
وهو يحمل رسالة إلى كل من يشاهده مكتوباً عليها "تعالفا مع
فرقة" فكتيرين أنشغلوا بالحية ومنهم من أنشغل بخيار البطولة
والمباريات فهذه هي أخلاق اللاعب المصرى أبو تريكة الذى عبر
عن رأيه رغم كل العواقب وعن طريقه تم إيقاف آلاف الفاعلين .



نقص الماء يؤثر على الذكاء:

معظم الناس يتناولون الماء فقط عند شعورهم بالعطش وهذا خطأ حذرته منه دراسة بريطانية
أثبتت أن كمك تناول الإنسان كميات كبيرة من المياه كان ذلك ضرورياً للتخلص من الأنسجة
العنية الزائدة في الجسم وتحسين وظائف المخ بما يعنى الوصول لمستويات أعلى من الذكاء.
وأوصى القاشون على :أدراسة بضرورة شرب كميات من الماء والوسائل تتراوح ما بين 6-8
لترات يومياً.



صدق أو لا تصدق: سيئما للكلاب !!

فى حدث فريد من نوعه أعلنت إحدى دور السينما فى فيني
عن تخصيص يوم يسمح فيه للكلاب بدخولها للإستمتاع
بمشاهدة الأفلام ويبلغ سعر تذكرة الكلب ومالكه ستة يورو
.. كما يتم تقديم المياه والفشار للكلاب للتسلية أثناء مشاهدة الأفلام!

الأبراج والحب : برج الحوت (21 فبراير - 20 مارس)

المشق والارام لا يقدر أن يجيا بدونهما مؤلف الحوت فهو عاشق دائم وحساس مرفه
وعاطفي خجول ولكن لا يفتن من الحاة من من يهوى ويحب كما أنه سريع جدا في بناء
علاقاته الإنسانية ولكنه يحتفظ بأحلامه وأمانيه لنفسه فلا يروج بما يفكر أو يتخيل لأنه يعتبر
أن تكثيره وخياله لكأ له.

الرجل الحوت وهو قفده هوا المرأة :

انه رجل واقفي في كل نظماته وميوله والزواج عنده لا يعنى له شيئاً على الإطلاق أن لم تراع
القيم الأساسية في العلاقة وهو يريد من شركته ألا تنظر إلا إليه ولا تهتم إلا به وبشأنيه
وأن تضعه في أعماله وكما لجات الزوجة إلى إسماعه وجدت فيه شركا صاملا يهتم بها
ويراعها ويخفى في سبيلها ويحفظ أسرارها.

المرأة الحوت وهو قفدها هوا الرجل :

رومانسية من الدرجة الأولى تمتلك موهبة فن نظيرها تستطيع أن أشعر الرجل برحمتها
القدرة من طريق إظهار رجايتها الباطنة في الحماية والدلال والعشق وهي تتمنى لزوج مأم
وتألفاً ما تجيب رجلا من أبرج هوائية (الجوزاء – الميزان – الدلو) تنفق الأموال بإسراف
وتسهر على راحة أولادها وتبني شؤونهن وتتقانى في سبيلهم ولكنها في الوقت نفسه تحفظ
لزوجها القسط الأكبر من المحبة والعاطفة والحنان



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



شركة دميطة لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة الممتازة والسرعة في الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام في الأسبوع

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

ترابط بحرية مع خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دميطة بموانئ العالم

نحن دائماً بآبك إلى الأسواق العالمية



المقر الرئيسي: دلتا الإدارة العامة - ميناء دمياط

موانئ تغوالتى - نسيكوت دمياط

الهاتف: ٢٩٠١٠٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١٠٢ - ٢٩٠١٠٣

فاكس: ٢٩٠٧٧٧ - ٢٩٠٧٧٨

البريد الإلكتروني: ٢٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

البريد الإلكتروني: ٢٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط



الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارة.

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأصالة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتفتيش والتفصيل والتفتيش بالساحات وكافة أنواع الحاويات الواردة والمصدرة.

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد وإنشاء الحاويات المصنوعة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إتحد ملاك الإسكندرية) خلف فندق ميركوري - ساسا باشا - الإسكندرية
تليفون: ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب: ٢٢٠ ميدى جابر - الإسكندرية

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.

Loop M

	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shaoou	Port Kelang
EASTBOUND	WH 802	003 E	24-Feb	26-Feb	28-Feb	04-Mar	16-Mar	21-Mar	26-Mar	30-Mar	05-Apr
	WH 803	002 E	02-Mar	04-Mar	06-Mar	11-Mar	23-Mar	28-Mar	02-Apr	06-Apr	12-Apr
	Sirius	064 E	09-Mar	11-Mar	13-Mar	18-Mar	30-Mar	04-Apr	09-Apr	11-Apr	13-Apr
	B. Peiangi Dua	067 E	16-Mar	18-Mar	20-Mar	25-Mar	08-Apr	11-Apr	16-Apr	18-Apr	20-Apr

	VOY	Shanghai	Ningbo	Shaoou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Sirius	064 W	13-Feb	15-Feb	17-Feb	18-Feb	21-Feb	23-Feb	05-Mar	09-Mar	11-Mar
	B. Peiangi Dua	067 W	20-Feb	22-Feb	24-Feb	25-Feb	28-Feb	01-Mar	12-Mar	16-Mar	18-Mar
	S. F. EXPRESS	028 W	27-Feb	29-Feb	02-Mar	03-Mar	06-Mar	08-Mar	19-Mar	23-Mar	25-Mar
	Lynx	043 W	05-Mar	07-Mar	09-Mar	10-Mar	13-Mar	15-Mar	26-Mar	30-Mar	01-Apr

AMS

	VOY	Genoa	Livorno	Fos	Port Said	Jeddah	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Karun	Yanjin
EASTBOUND	PLUM	057 E	26-Feb	28-Feb	01-Mar	05-Mar	09-Mar	17-Mar	20-Mar	22-Mar	24-Mar	25-Mar
	KACHSIUNG	027 E	04-Mar	06-Mar	08-Mar	12-Mar	18-Mar	24-Mar	27-Mar	29-Mar	31-Mar	01-Apr
	ORCHID	059 E	11-Mar	13-Mar	15-Mar	19-Mar	23-Mar	31-Mar	03-Apr	05-Apr	07-Apr	08-Apr
	GREEN	058 E	18-Mar	20-Mar	22-Mar	26-Mar	30-Mar	07-Apr	10-Apr	12-Apr	14-Apr	16-Apr

	VOY	Shanghai	Ningbo	Karun	Kachsiung	Hong Kong	Yanjin	Singapore	Jeddah	Port Said	Genoa	Livorno	Fos
WESTBOUND	ORCHID	058 W	16-Feb	18-Feb	19-Feb	20-Feb	21-Feb	22-Feb	25-Feb	05-Mar	07-Mar	11-Mar	13-Mar
	GREEN	058 W	23-Feb	25-Feb	26-Feb	27-Feb	28-Feb	29-Feb	03-Mar	12-Mar	14-Mar	18-Mar	20-Mar
	BAMBOO	053 W	01-Mar	03-Mar	04-Mar	05-Mar	06-Mar	07-Mar	10-Mar	19-Mar	21-Mar	25-Mar	27-Mar
	COSMOS	054 W	08-Mar	10-Mar	11-Mar	12-Mar	13-Mar	14-Mar	17-Mar	26-Mar	28-Mar	01-Apr	03-Apr

EBX

	VOY	Manila	Cebu	Philippines	India	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Hong Kong
EASTBOUND	Seattle	007 E	26-Feb	28-Feb	01-Mar	06-Mar	09-Mar	15-Mar	23-Mar	30-Mar
	London Seantor	064 E	04-Mar	07-Mar	08-Mar	13-Mar	16-Mar	23-Dec	30-Mar	06-Apr
	Fortune	062 E	11-Mar	14-Mar	15-Mar	20-Mar	23-Mar	30-Jan	06-Apr	13-Apr
	IBN Khalilkan	003 E	18-Mar	21-Mar	22-Mar	27-Mar	30-Mar	06-Mar	13-Apr	20-Apr

	VOY	Shanghai	Hong Kong	Yanjin	Singapore	Damietta	Manila	Cebu	Philippines	India
WESTBOUND	Fortune	062 W	17-Feb	20-Feb	20-Feb	24-Feb	06-Mar	11-Mar	14-Mar	15-Mar
	IBN Khalilkan	003 W	24-Feb	27-Feb	27-Feb	02-Mar	19-Mar	19-Mar	21-Mar	22-Mar
	Chicago	008 W	02-Mar	05-Mar	05-Mar	09-Mar	23-Mar	25-Mar	26-Mar	29-Mar
	Liberty	002 W	09-Mar	12-Mar	12-Mar	16-Mar	29-Mar	01-Apr	04-Apr	05-Apr

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com



رئيسة هيئة منشاء يوم سعيد



أَمْدُ فَتْحِ اللَّهِ



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 2414 99 44 Fax: +202 2414 88 77
Website: amc.amiral.com Email: sales@amc.amiral.com



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.
الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO. E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabiya Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

